



000:4416.2

Folha 1575
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818 900
Tel. (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3275-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos vinte e nove dias do mês de julho do ano de dois mil e nove, lavro o presente Termo de Abertura do Volume IX do Processo nº 02017.003534/00-42, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul, pertencente à América Latina Logística S.A., o qual tem início constituído a fl. 1.575.

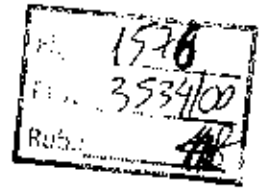
Rose M. Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN

ANALISTA AMBIENTAL - Matrícula 1355073
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO

EM BRANCE



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS
AUDITORIA**




MEMO/Nº 304 /2009/AUDIT/IBAMA

Brasília, 22 de maio de 2009.

Ao Senhor Diretor de Licenciamento – DILIC
Dr. Sebastião Custódio Pires

Assunto: Ofício nº 242 /2009/TCU/SEFID, de 14.05.09.

Senhor Diretor,


PROTÓCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 6349
DATA: 22/05/09
RECEBIDO:

Ao cumprimentar Vossa Senhoria, encaminho em anexo, cópia do Ofício nº 242/2009/TCU/SEFID, de 14.05.2009, Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12.05.2009, o qual trata da representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL), para conhecimento e providências decorrentes.

Solicito que tão logo forem adotadas as medidas recomendadas pelo Tribunal de Contas da União contidas no subitem 1.5.2 do supracitado acórdão, sejam encaminhadas a esta Auditoria para o envio ao TCU.

Outrossim, solicito que as respostas sejam consolidadas e enviadas a esta Auditoria em meio impresso e magnético, no formato Doc. (Disquete/CD).

Atenciosamente,


Jorge Ribeiro Soares
Auditor Chefe

C/C para DIPRO

De Ordem do Diretor
A Cotra

25/05/09


Thomas Mizuski de Toledo
Analista Ambiental
Matrícula 1439798
DILIC/IBAMA

OK PARA O ANACISTA

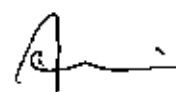
Gustavo Pires

AS

Dna Rose-ante em 02/06/09 ~~11/06~~

Dna. Guiliana ^{ante em} 02/06/09 ~~11/06~~

PARA CIÊNCIA E DEMAIS
PROVIDÊNCIAS.

Att. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

01.06.2009



1977
3534/00
Rubricado

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.001957/09

Nº Original : 242/09

Interessado : TCU - SEFID

Data : 20/05/2009

Assunto : ENC. CÓPIA DO ACÓRDÃO Nº 2172/09 TCU 1º CCR E CÓPIA D AINSTRUÇÃO DA UNIDADE TÉCNICA.

PROCOLO / AUDIT

Nº 6135

DATA: 21/05/09

Edmundo José

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : AUDIT

Data de Andamento: 20/05/2009 14:32:59

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS CABIVEIS.

Assinatura da Chefe do(a) GABIN

Vitor Carlos Kunik
Chefe de Gabinete
IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

*A COREI,
PARA REGISTRO E ACOMPANHAMENTO
ACERCA DO ATIVAMENTO DA RECO-
MENDADA DO TCU, BEM COMO O
ENCAMINHAR CÓPIA A SECRETARIA
DE LICENC AMBIENTAL PARA AS
TIDUID. DE SUA COMPETENCIA.*

BRB, 25/05/2009.


Jorge Ribeiro Soares

Jorge Ribeiro Soares
Auditor Chefe/IBAMA
Matrícula: 1340186

EM BRANCC

EM BRANCC

1978
3534/CO
[Signature]

	Tribunal de Contas da União Sec. de Fiscalização de Desestatização SAFS Qd 4 Lote 1 - Anexo II Sala 329 SAFS Brasília/DF 70042-900 (61) 3316-7649 - (61) 3316-7545 - sefid@tcu.gov.br		COMUNICAÇÕES PROCESSUAIS 440896607
	OFÍCIO N.º 242/2009-TCU/SEFID	DATA 14/05/2009	
DESTINATÁRIO ROBERTO MESSIAS FRANCO PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE - IBAMA			CPF/CNPJ
ENDEREÇO SCEN, TREÇO 2, ED. SEDE DO IBAMA - GABINETE		CIDADE / UF BRASÍLIA/DF	CEP 70818-900

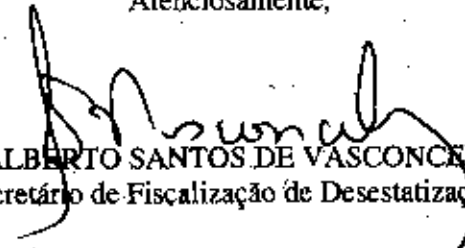
Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Senhoria que, consoante o Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12/5/2009, este Tribunal, ao apreciar o processo em epígrafe, que trata da *representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL)*, ante as razões expostas pelo Relator, Exmo. Sr. Ministro Walton Alencar, decidiu conhecer da representação, considerá-la parcialmente procedente, determinar o arquivamento do processo e recomendar ao Ibama, com fulcro no art. 2º, IV, e VII do Regimento Interno dessa autarquia, anexó da Portaria do Ministério do Meio Ambiente nº 230/2002, que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários.

Encaminho, em anexo, cópia do referido Acórdão, bem como da Instrução da Unidade Técnica.

Solicito, ainda, providências no sentido de que, imediatamente após a aposição do "ciente" por Vossa Senhoria na 2ª via deste ofício, seja o mesmo restituído a esta Secretaria.

Atenciosamente,


ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS
Secretário de Fiscalização de Desestatização

CIENTE:
Em. ____ / ____ / ____ Assinatura: _____

MMA - IBAMA
Documento
10100.001957/09-74

Data: 20/05/09 Prazo:

EM BRANCF

1579
3534/00
RUBRICA



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Excerto da Relação: 11/2009 - TCU - 1ª Câmara
Relator - Ministro WALTON ALENCAR RODRIGUES



ACÓRDÃO Nº 2172/2009 - TCU - 1ª Câmara

Os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão da Primeira Câmara, ACORDAM, por unanimidade, com fundamento nos arts. 1º, inciso II, e 43, inciso I, da Lei 8.443/92, c/c os arts. 143, 237, parágrafo único, e 250 do Regimento Interno, quanto ao processo a seguir relacionado, em conhecer da representação, considerá-la parcialmente procedente, fazer as seguintes recomendações e determinar o arquivamento, dando ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama e à América Latina Logística (ALL) e aos representantes, de acordo com os pareceres emitidos nos autos:

1. Processo TC-012.887/2007-6 (REPRESENTAÇÃO)

- 1.1. Interessado: Agência Nacional de Transportes Terrestres - MT (04.898.488/0001-77)
- 1.2. Órgão/Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres - MT
- 1.3. Unidade Técnica: Sec. de Fiscalização de Desestatização (SEFID)
- 1.4. Advogado constituído nos autos: não há.
- 1.5. Recomendar:

1.5.1. à ANTT, com fulcro no art. 25, IV, da Lei nº 10.233/2001, que promova ações de integração com o Ibama, a fim de que sejam compartilhadas informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados;

1.5.2. ao Ibama, com fulcro no art. 2º, IV e VII do Regimento Interno do Ibama, anexo da Portaria do Ministério do Meio Ambiente nº 230/2002, que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários.

Dados da Sessão:

Ata nº 14/2009 - 1ª Câmara

Data: 12/5/2009 - Ordinária

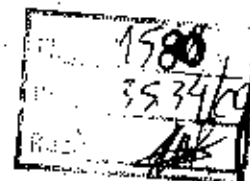
Presidente: Ministro MARCOS VINÍCIOS VILAÇA

Representante do Ministério Público: Subprocurador-Geral PAULO SOARES BUGARIN

TCU, em 12 de maio de 2009.

Documento eletrônico gerado automaticamente pelo Sistema SAGAS

EM BRANCC



TC n.º 012.887/2007-6

Natureza: Representação

Assunto: Possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária da América Latina Logística (ALL).

Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Interessado: 1ª Secex

Síntese do Encaminhamento: Proposta de arquivamento.

Trata-se de representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL).

1. Histórico

2. Primeiramente, importa registrar que a análise inicial da matéria e o exame da admissibilidade deste processo foram realizados pela 1ª Secex em instrução de fls. 39/42.

3. A documentação foi, então, conhecida como representação, nos termos do art. 237, III, do Regimento Interno do TCU (RI/TCU), e encaminhada a esta Sefid para exame dos fatos e adoção das medidas pertinentes.

4. Em análise constante às fls. 43/50, esta Sefid entendeu necessário realizar diligência ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e à ANTT, para que se manifestassem acerca dos fatos narrados e informassem quais as providências adotadas para a solução dos problemas eventualmente apurados, conforme os Ofícios n.ºs 1.397 e 1.398/2007-TCU/SEFID, ambos de 26/11/2007 (fls. 53/54).

5. Posto isso, a presente instrução tem como objetivo realizar a análise das respostas às diligências e o exame de mérito deste feito.

2. Objeto da Representação

6. A 1ª Secex teve acesso ao relatório "Ferroviárias Perigosas" (fls. 1/28) elaborado, em agosto de 2004, a partir de inspeção realizada por comissão de membros de Organizações Não-Governamentais (ONGs), com apoio do Conselho Estadual do Meio Ambiente do Paraná (CEMA) e do Conselho Estadual do Litoral Paranaense (COLIT).

7. Consoante o relatório, foram realizadas vistorias nos locais de descarrilamento de vagões sobre as pontes do Rio Caninaça e do Rio São João. Estas inspeções tiveram como objetivo principal testemunhar e documentar alguns dos inúmeros desastres ocorridos ao longo da ferrovia Curitiba – Paranaguá. Durante os trabalhos de campo, a comissão resolveu ampliar o foco delimitado e passou a observar também outras ocorrências que se mostraram relevantes.

8. A seguir são descritos os principais fatos apontados no relatório:

EM BRANCO

EM BRANCO



1589
3534/00
[Signature]

SEFID/DT3
Fls. 200

- a) **Licença de Operação nº 290/2002 - Ibama:** emitida em 7/4/2003 em favor da ALL, tem validade de 4 anos e está condicionada ao cumprimento de exigências por parte da concessionária. A comissão ressalta que o Ibama impõe um grande número de condicionantes, mas parece não estar monitorando as exigências estabelecidas nesta licença;
- b) **Turismo na Ferrovia Curitiba-Paranaguá:** a ferrovia possui potencial turístico, no entanto, a prioridade da linha tem sido o transporte de carga. O transporte de passageiros é operado pela autorizada Serra Verde Express, mas, ao que consta, essa empresa se exime de qualquer responsabilidade por possíveis acidentes com trens de passageiros e não executa nenhuma atividade relativa à conservação da linha, o que fica a cargo da concessionária ALL;
- c) **Fiscalização da ANTT na linha ferroviária Curitiba-Paranaguá:** no Relatório de Inspeção Técnico-Operacional elaborado em setembro de 2002, a ANTT identificou diversas irregularidades, entre elas: segmentos de trilhos desgastados, esmagados ou patinados; tacos de trilhos de todos os tamanhos, necessidade de correção geométrica ao longo de diversos subtrechos; vegetação tomando conta da via, caracterizando falta de manutenção; e vários pontos com lastro bombeado devido ao acúmulo de água na plataforma; e
- d) **Transporte de Resíduo Perigoso:** a ALL vem transportando escória, resíduo industrial Classe I - Perigoso -, que contém metais pesados e outros contaminantes. Esse resíduo é proveniente da Gerdau, que é investidora da ALL, e tem sido usado como lastro na via permanente. A suspeita é que haja a contaminação do ecossistema da Serra do Mar, bem como das pessoas que interagem com ele.

9. Por fim, o relatório concluiu pela **omissão da ANTT**, que é responsável pela fiscalização do contrato firmado com a concessionária ALL, **do Ministério dos Transportes**, responsável pela política governamental, **da ALL**, pelo não cumprimento do estabelecido no contrato de concessão, **do Ibama**, por emitir licença com condicionantes não cumpridas e por deixar de penalizar as empresas que não observam as exigências após a emissão desta licença, e **da Secretaria de Cultura do Paraná**, por não fazer nada quanto à depredação do patrimônio tombado.

3. Respostas às diligências

3.1 ANTT

10. A diligência enviada à ANTT, por meio do Ofício n.º 1.397/2007-TCU/SEFID, de 26/11/2007 (fl. 53), solicitava a manifestação da Agência quanto aos seguintes pontos:

- a) *condições operacionais da linha ferroviária que liga Curitiba a Paranaguá;*
- b) *cumprimento da Resolução ANTT n.º 2.178/2007, que fixou novo prazo de 60 dias para que a Serra Verde Express Ltda. e a ALL apresentassem à ANTT cópia do Contrato Operacional Específico firmado entre as partes;*
- c) *cumprimento pela ALL das metas de produção e de redução de acidentes pactuadas para o quinquênio de 2003-2007; e*
- d) *transporte de material contaminado (escória) pela ALL e utilização deste resíduo como lastro na via permanente.*

EM BRANCC



11. Em resposta à diligência, a ANTT remeteu a este Tribunal o Ofício n.º 698/DG, de 18/12/2007 (fls. 57), juntamente com o Memorando n.º 385/GEFIC/SUCAR, de 14/12/2007 (fls. 58/59).

12. Em 16/9/2008, a Agência encaminhou, mediante Ofício n.º 608/DG (fl. 102), o Memorando n.º 291/GEFIC/SUCAR, de 12/9/2008 (fl. 103), juntamente com a Carta n.º 1132/GRCP/07, de 17/12/2007 (fl. 104) e o Contrato Operacional Específico (COE) celebrado entre a ALL e a Serra Verde Express Ltda. (fls. 105/121).

13. Finalmente, após contato telefônico com a Auditoria Interna da ANTT para solicitar maiores esclarecimentos quanto aos itens 'c' e 'd' da diligência, foi remetido a esta Corte de Contas o Ofício n.º 122/DG-ANTT, de 27/2/2009 (fl. 191), juntamente com o Memorando n.º 44/GEFER/SUCAR, de 25/2/2009 (fls. 192/193).

14. Passa-se, então, à análise da documentação apresentada pela ANTT.

a) Condições operacionais da linha ferroviária que liga Curitiba à Paranaguá

15. No Memorando n.º 385/GEFIC/SUCAR, a Agência afirma que: "*em cumprimento ao Cronograma de Inspeções Programadas GEFIC/SUCAR 2007, técnicos da Gerência de Fiscalização do Transporte de Cargas - GEFIC realizaram inspeção, em 31/10/2007, no trecho Iguaçu (Curitiba) - Paranaguá*" (fl. 58).

16. Informa, também, que o referido trecho é um dos principais corredores de exportação do país, escoando a maior parte da produção agrícola (soja, farelo de soja, açúcar, óleo vegetal, milho e fertilizante) dos Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, com destino ao Porto de Paranaguá.

17. Listadas as características da via permanente, conclui que "*o trecho encontra-se em condições normais para o transporte ferroviário, tendo sido verificadas deficiências pontuais que não comprometiam a segurança das operações de transporte ferroviário de cargas*" (fl. 58). (grifei)

18. Assevera também que "*a ALL realiza manutenção sistemática e intensa neste trecho, tendo sido encontradas, por ocasião da inspeção da ANTT, nove turmas de conservação da via, contando com aproximadamente 140 pessoas, executando serviços de correção de bitola, nivelamento, substituição de dormentes, manutenção de pontes, limpeza de dispositivos de drenagem, revisão de talas de junção e consolidação de dispositivos de fixação*" (fl. 58). (grifei)

19. Ainda quanto ao item 'a', destaca que "*a Concessionária vem realizando consideráveis investimentos no trecho, visando capacitar a via permanente ao aumento de produção, bem como à elevação dos níveis de segurança de suas operações, das comunidades localizadas ao longo da faixa de domínio e do meio ambiente*" (fl. 58). (grifei)

20. Nesses termos, verifica-se que a ANTT realizou a inspeção prevista para 2007 e concluiu que a linha ferroviária que liga Curitiba à Paranaguá está em condições normais para o transporte ferroviário. Além disso, a Agência destacou que a ALL está realizando manutenção sistemática no trecho e consideráveis investimentos a fim de aumentar a produção e os níveis de segurança de suas operações.

b) Cumprimento da Resolução ANTT n.º 2.178/2007, que fixou novo prazo de 60 dias para que a Serra Verde Express Ltda. e a ALL apresentassem à ANTT cópia do Contrato Operacional Específico firmado entre as partes

EM BRANCO



21. No que tange ao item 'b', a Agência informa que "no prazo fixado por esta ANTT, a ALL e a Serra Verde Express Ltda., apresentaram o Contrato Operacional Específico - COE" (fl. 58). (grifei)

22. Entretanto, após analisar o Contrato, a ANTT propôs que fossem feitas algumas ressalvas e, por isso, as partes deveriam reenviar o COE, devidamente assinado, com as alterações sugeridas.

23. Nesse sentido, mediante Ofício n.º 608/DG, de 16/9/2008 (fl. 102), a ANTT encaminhou o Memorando n.º 291/GEFIC/SUCAR, de 12/9/2008 (fl. 103), juntamente com cópia da nova versão do COE (fls. 105/121), com as alterações sugeridas pela Agência. No referido Memorando consta informação de que o COE, recebido por meio da Carta n.º 1132/GRC/07, de 17/12/2007 (fl.104), já foi analisado e posteriormente acolhido pela Agência.

26. Entende-se, portanto, que a Resolução ANTT n.º 2.178/2007 foi cumprida, pois a Serra Verde Express Ltda. e a ALL apresentaram, no prazo fixado pela ANTT, cópia do Contrato Operacional Específico firmado entre as partes, com todas as modificações indicadas pela Agência. Por derradeiro, faz-se mister ressaltar, em resposta ao que foi apontado no relatório "Ferrovias Perigosas", que no referido COE existem dispositivos que atribuem à ALL a responsabilidade pela manutenção da via (item 4.2, fl. 108) e por possíveis acidentes com trens de passageiros (item 5.7, fl. 110).

e) Cumprimento pela ALL das metas de produção e de redução de acidentes pactuadas para o quinquênio de 2003-2007

29. Com relação ao item 'c', a ANTT informa que a ALL vem cumprindo as metas de produção e redução de acidentes estipuladas pela Agência, por meio da Resolução n.º 302/03, de 17/9/2003, para o quinquênio de 2003-2007 (fl. 59).

30. Para comprovar essa informação, a Agência apresentou a seguinte tabela de acompanhamento de metas (fl. 59):

Ano Civil	Produção – Em bilhões de toneladas.kilômetros úteis			Segurança – Acidentes por milhão de trem.kilômetro		
	Meta	Realizado	Variação	Meta	Realizado	Variação
2003	13,40	13,85	3,4%	35,00	18,60	-46,9%
2004	14,00	14,18	1,3%	33,50	15,30	-54,3%
2005	14,50	15,42	6,3%	32,00	16,20	-49,4%
2006	14,90	18,04	21,1%	30,50	13,82	-54,7%
2007	15,30			29,00		

31. Como se pode observar, não consta da tabela os dados referentes ao ano de 2007. Porém, no Memorando n.º 44/GERER/SUCAR, de 25/2/2009 (fls. 192/193), a ANTT apresenta uma planilha extraída do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário (SAFF), na qual declara que a produção realizada em 2007 foi de 17,30, 13,06% superior à meta, e o número de acidentes naquele mesmo ano foi de 10,35, 64,32% inferior ao limite estabelecido.

32. Dessa forma, ante os dados apresentados pela ANTT, verifica-se que as metas de produção e redução de acidentes pactuadas para o quinquênio de 2003-2007 foram devidamente cumpridas pela ALL.

EM BRANCO



d) Transporte de material contaminado (escória) pela ALL e utilização deste resíduo como lastro na via permanente

33. De início, deve-se registrar que, no Memorando n.º 385/GEFIC/SUCAR, de 14/12/2007 (fl. 58/59), a ANTT nada mencionou quanto ao transporte de escória pela ALL. Não obstante, no Memorando n.º 44/GERER/SUCAR, de 25/2/2009 (fls. 192/193), a Agência esclarece que a escória de alto forno não é classificada como produto perigoso e, na sequência, informa não haver fluxo de transporte remunerado cadastrado para aquela concessionária referente ao ano de 2008.

34. Relativamente à utilização de escória como lastro ferroviário, a ANTT destaca que, "além da ALL, as Concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S.A - FCA, MRS Logística S.A. - MRS e Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM também utilizam escória de aciaria [de alto forno] como lastro" (fl. 59).

35. Em pesquisa realizada no sítio da ANTT, observou-se que foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), em 17/7/2008, a Resolução ANTT n.º 2.748/2008, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas, no transporte de produtos perigosos.

36. Naquela Resolução existe dispositivo que permite a utilização de escória como lastro na via permanente dos trechos utilizados para o transporte de produtos perigosos:

"Art. 4º Nos trechos utilizados para o transporte de produtos perigosos, a superestrutura da via permanente respeitará as seguintes características técnicas e medidas mínimas:

III - o lastro deve ser em pedra bitolada respeitando os padrões e limites definidos pelas normas da ABNT. Admite-se lastro de escória de alto forno;" (grifei)

37. No Memorando n.º 44/GEFER/SUCAR, de 25/2/2009, a ANTT esclarece que "tendo em vista que a Resolução ANTT n.º 2.748/2008 estipulou padrões mais rígidos para a manutenção da via permanente em trechos nos quais há circulação de composições transportando produtos perigosos, sendo para tal finalidade admitida utilização de escória de alto forno na composição do lastro ferroviário, conclui-se que também é admissível o uso de escória em segmentos que não seja realizado transporte de produtos perigosos" (fl. 193). (grifei)

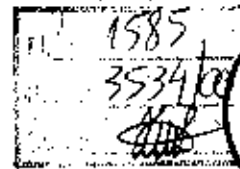
38. Acrescenta, ainda, que se encontra em análise na Gerência de Transportes Ferroviários de Cargas (GEFER) os documentos encaminhados pela ALL em cumprimento ao art. 3º da Resolução ANTT n.º 2.748/2008, quais sejam, o levantamento de todos os locais sensíveis e de risco em trechos ferroviários por onde circulam trens transportando produtos perigosos e o cronograma de intervenções corretivas necessárias, por prioridade de risco de acidentes, visando enquadramento aos parâmetros de via permanente definidos no art. 4º da referida Resolução.

39. Destarte, tendo em vista a regulamentação da ANTT quanto à utilização da escória de alto forno como lastro de via permanente e, ainda, que não há registro de que a ALL esteja transportando esse material de forma comercial, entende-se como não procedentes os questionamentos feitos quanto a esses aspectos.

3.2 Ibama

40. Em 26/11/2007, foi encaminhada, mediante o Ofício n.º 1.398/2007-TCU/SEFID, diligência ao Ibama (fl. 54) solicitando que o Instituto se manifestasse a respeito dos seguintes pontos:

EM BRANCC



a) cumprimento pela ALL das condicionantes existentes na Licença de Operação n.º 290/2002; e

b) transporte de material contaminado (escória) pela ALL e utilização deste resíduo como lustro na via permanente.

41. A referida diligência foi recebida em 28/11/2007 (fl. 54v), contudo, passados quase dois meses do recebimento do expediente, o Presidente do Ibama manteve-se silente.

42. Assim, fez-se necessário reiterar a diligência por meio do Ofício n.º 8/2008-TCU/SEFID, de 15/1/2008 (fl. 63), ressaltando que o não atendimento à diligência, no prazo fixado, sem causa justificada, autorizaria a aplicação da multa prevista no art. 58, inciso IV, da Lei n.º 8.443/1992.

43. Em atendimento à diligência, foi encaminhada intempestivamente a esta Corte, por intermédio do Ofício n.º 192/08/GP-IBAMA, de 28/3/2008 (fl. 64), o Memo n.º 126/2008-DILIC, de 13/3/2008 (fl. 65), com as respostas apresentadas pela Diretoria de Licenciamento Ambiental (DILIC) do Ibama sobre os questionamentos realizados por este Tribunal.

44. Após verificar que os questionamentos haviam sido respondidos de forma inconclusiva e esparsa, foram solicitadas informações complementares.

45. Em resposta, foi remetido a este Tribunal o Ofício n.º 497/2008/GP-IBAMA, de 18/7/2008 (fl. 78), juntamente com os seguintes documentos: o Memorando n.º 260/DILIC, de 15/8/2008 (fls. 79/80); o Termo de Audiência do Ministério Público do Estado do Paraná, de 2/12/2004 (fls. 81/82); e a Nota Técnica n.º 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 7/7/2008 (fls. 83/101).

46. Em 2/10/2008, foi recebido o Ofício n.º 748/08/GP-IBAMA, de 1º/10/2008 (fl. 125), juntamente com a cópia do Memorando n.º 139/08/GAB/IBAMA/PR, de 11/9/2008 (fl. 126), e a documentação inserida às fls. 127/190.

a) Cumprimento pela ALL das condicionantes existentes na Licença de Operação n.º 290/2002

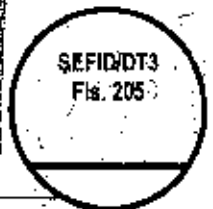
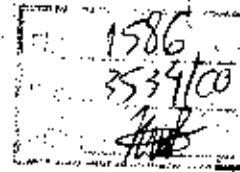
47. No Memorando n.º 126/2008-DILIC, de 13/3/2008 (fl. 65), o Diretor de Licenciamento Ambiental informa que a Licença de Operação n.º 290/2002, emitida em 26/12/2002, foi cancelada e seus trechos foram incluídos na Licença de Operação n.º 559/2006, expedida em 4/10/2006, com validade de quatro anos.

48. Naquele Memorando, o Instituto noticia que todas as condicionantes da Licença de Operação n.º 559/2006 foram cumpridas. Ressalta, também, que estão sendo examinadas as condicionantes específicas de 2.3.1 à 2.3.19, que solicitam programas, planos, análises e outros levantamentos (fl. 65).

49. Sobre o atendimento das condicionantes gerais e específicas, a Nota Técnica n.º 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 7/7/2008 (fls. 83/101), afirma que **a maior parte das condicionantes específicas, além de não apresentarem todas as especificações exigidas, foram protocolizadas fora do prazo estabelecido na licença.** Por esse motivo, foi fixado novo prazo, que varia de 30 dias a 6 meses, para que a ALL apresentasse os documentos requeridos com as devidas readequações.

50. Em pesquisa ao sítio do Ibama (<http://www.ibama.gov.br/licenciamento>), verificou-se que "no processo de licenciamento, os estudos ambientais são elaborados pelo empreendedor e entregues ao Ibama para análise e deferimento". No que concerne à **Licença de Operação**, esta "deve ser solicitada antes de o empreendimento entrar em operação, pois é essa licença que

EM BRANCO



autoriza o início do funcionamento da obra/empreendimento. Sua concessão está condicionada à vistoria a fim de verificar se todas as exigências e detalhes técnicos descritos no projeto aprovado foram desenvolvidos e atendidos ao longo de sua instalação e se estão de acordo com o previsto nas Licença Prévia (LP) e Licença de Instalação (LI). O prazo de validade é estabelecido, não podendo ser inferior a 4 (quatro) anos e superior a 10 (dez) anos." (grifei)

51. Nesse ponto, entende-se oportuno registrar trecho do Relatório de Auditoria elaborado por esta Sefid no âmbito do TC 015.174/2002-2, que teve como objetivo examinar o relacionamento entre os órgãos responsáveis pela indústria do petróleo e do meio ambiente. Um dos pontos tratados no referido Relatório diz respeito à Fiscalização das Condicionantes das Licenças:

"92-Em regra, a licença ambiental é concedida mediante o estabelecimento de restrições que compatibilizem a possibilidade do desenvolvimento da atividade econômica com a proteção ambiental. Objetivo alcançado por meio da definição de condicionantes aos projetos. São medidas que o empreendedor se compromete a implementar durante o desenvolvimento do projeto denominadas medidas mitigadoras e compensatórias.

93- Após concedida a licença, cabe aos órgãos ambientais monitorar o meio ambiente para verificar o cumprimento das medidas mitigadoras e compensatórias - condicionantes da licença - e o comportamento do meio ambiente em função da implementação do empreendimento.

94- O prazo de validade da licença ambiental é fixado pelo órgão ambiental que a concede (...).

95- Ao estabelecer o prazo de validade da licença, o órgão ambiental deve levar em conta que quanto mais arriscada for a atividade, menor deve ser o prazo da autorização. Assim, mais cedo o empreendedor voltará ao órgão ambiental para a revisão da sua licença. Isso possibilita ao órgão ambiental manter o controle das atividades que representam maior risco.

(...)

97- A lição de Paulo Affonso Leme Machado ensina que, no caso da violação de condicionante, ocorre a decadência da licença. Ao constatar esse tipo de infração, o órgão ambiental não renoverá a licença, configurando a decadência do direito do empreendedor de exercer a atividade licenciada.

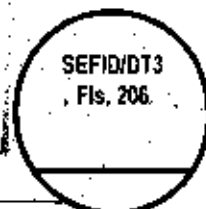
98- Segundo o mesmo autor, no caso da superveniência de graves riscos ambientais e de saúde, a licença deve ser revogada. Essa revogação pode ocorrer a qualquer momento, não se sujeitando ao vencimento da validade da licença." (grifei)

52. O referido Relatório resultou no Acórdão n.º 787/2003-TCU-Plenário, proferido em 27/3/2003, por meio do qual foi realizada recomendação para que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) adotasse sistemas integrados de fiscalização com os órgãos ambientais a fim de que fossem compartilhadas informações e ações relativas à fiscalização da segurança operacional e da qualidade ambiental.

EM BRANCO



1587
3534/00
[Handwritten signature]



53. Feitas essas considerações, é oportuno mencionar que a validade da licença em análise foi fixada em 4 anos, o menor prazo possível. Provavelmente, porque o Ibama considera que a atividade exercida pela ALL apresenta um grande risco ao meio ambiente.

54. De acordo com o art. 19, I, da Resolução Conama n.º 237/1997, quando houver violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais, o órgão ambiental competente poderá, mediante decisão motivada, modificar os condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar uma licença expedida.

55. Além disso, registre-se que entre as competências do Ibama, insculpidas no Regimento Interno desse Instituto, estão:

Art. 2º No cumprimento de suas finalidades e, ressaltadas as competências das demais entidades que integram o Sistema Nacional do Meio Ambiente-SISNAMA, cabe ao IBAMA, de acordo com as diretrizes fixadas pelo Ministério do Meio Ambiente, desenvolver as seguintes ações federais:

(...)

IV - licenciamento ambiental de atividades, empreendimentos, produtos e processos considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como daqueles capazes de causar degradação ambiental, nos termos da legislação em vigor.

(...)

VII - fiscalização e aplicação de penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental, nos termos da legislação em vigor.

56. Não obstante, após dois anos da emissão da Licença de Operação n.º 559/2006, muitas das condicionantes específicas, que dizem respeito a aspectos técnicos da ferrovia, ainda não foram atendidas, sem que fosse imputado à ALL qualquer tipo de penalidade disciplinar ou compensatória.

57. Verifica-se, ademais, o possível descumprimento à cláusula 9.1, V, do Contrato de Concessão celebrado entre a União e a ALL em 7/6/1996, segundo o qual compete à concessionária "cumprir e fazer cumprir a legislação de proteção ambiental".

58. Por sua vez, o art. 25, IV, da Lei n.º 10.233/2001 estabelece que cabe à ANTT, como atribuição específica pertinente ao Transporte Ferroviário: "**fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados**" (grifei)

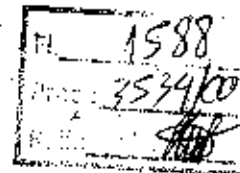
59. Ante o exposto, depreende-se que o cumprimento da legislação de proteção ambiental pela ALL deve ser verificado tanto pelo Ibama quanto pela ANTT. Para tanto, pode-se especular quanto à necessidade de que esses órgãos estejam articulados, por meio de convênio de cooperação, para conferir capilaridade à fiscalização que envolva aspectos ambientais.

60. Quando consultada sobre essa atuação conjunta, a Auditoria Interna da ANTT declarou inexistir mecanismos formais de cooperação entre a Agência e o Ibama.

61. Dessa forma, caracterizada a falta de atuação conjunta entre os referidos órgãos fiscalizadores, entende-se pertinente:

- a) recomendar à ANTT, com fulcro no art. 25, IV, da Lei n.º 10.233/2001, que promova ações de integração com o Ibama, a fim de que sejam compartilhadas informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados; e

EM BRANCO



b) recomendar ao Ibama, com fulcro no art. 2º, IV e VII do Regimento Interno do Ibama, anexo da Portaria do Ministério do Meio Ambiente n.º 230/2002, que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários.

b) Transporte de material contaminado (escória) pela ALL e utilização deste resíduo como lastro na via permanente

62. Relativamente ao item "b", o Ibama noticia (fl. 79) que o transporte ferroviário de produtos perigosos é regulamentado pelo Decreto n.º 98.973/1990, que assim dispõe:

"Art. 58 Será de exclusiva competência do Ministério dos Transportes:

(...)

II - estabelecer proibição de transporte de produtos perigosos por ferrovia, quando esta não oferecer condições de segurança suficiente, determinando para cada caso a modalidade de transporte mais adequada;

III - dispensar do cumprimento, total ou parcial, das exigências deste Regulamento, o transporte de determinados produtos ou quantidade de produtos que não representam risco significativo.

(...)

§ 2º O transporte de pequenas quantidades de produtos perigosos, necessários à operação e manutenção dos serviços ferroviários, assim como o transporte a bordo de trens de socorro, estão isentos do cumprimento das disposições previstas neste Regulamento." (grifei)

63. Considerando as diretrizes ambientais do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), por meio da Resolução Conama n.º 349/2004, dispôs sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários, de pequeno potencial de impacto ambiental. De acordo com o art. 9º da referida Resolução, o transporte de produtos perigosos requer a análise de risco de acidentes ou riscos ambientais, quando couber (fls. 79/80).

64. O Ibama informa que, como medida mitigadora para o risco de impacto ambiental inerente ao transporte de cargas perigosas, foram inseridas na Licença Operacional n.º 559/2006 condicionantes que exigem da ALL a apresentação da Análise de Risco, do Plano de Gerenciamento de Riscos e do Plano de Ação de Emergência (fl. 80) do empreendimento.

65. Na sequência, explica que *"não se opõe à utilização da escória como lastro na via permanente, desde que esta não apresente características de periculosidade segundo as diretrizes da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), NBR 10.004/04 - Resíduos Sólidos: Classificação"*. (grifei)

66. Afirma que, em 2/12/2004, o Ministério Público do Estado do Paraná (fls. 81/82) realizou audiência referente ao Procedimento Investigatório Preliminar n.º 166/2004, que se refere ao uso de escória como lastro de via férrea pela ALL.

67. Naquela oportunidade, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) apresentou laudo de análise da escória utilizada como lastro na ferrovia, afirmando que apenas um dos parâmetros, o bário, encontrava-se fora do permissivo legal. O IAP alertou quanto à necessidade de uma nova análise do resíduo, mas, apesar disso, não consta do processo de licenciamento o laudo da contra-prova que foi requisitada pelo Ministério Público (fl.82).

68. O referido laudo foi, então, solicitado junto à Superintendência do Ibama no Estado do Paraná. Em resposta, foi encaminhada a documentação inserida às fls. 125/190.

69. Consoante tal documentação, a Gerência Executiva do Ibama/PR encomendou análise laboratorial de amostras de escória de aciaria coletadas em pontos diferentes da ferrovia sob a responsabilidade da ALL, a fim de verificar suas características físico-químicas e a pertinência de sua utilização como lastro em linhas férreas (fls. 134 e 136).

EM BRANCC



70. O Relatório de Ensaios Analíticos n.º 4904/2004 foi, então, analisado pelo Laboratório de Análises Ambientais do Senai de Curitiba (fls. 146/150), que concluiu que a amostra de escória de aciaria coletada na ferrovia sob responsabilidade da ALL atende aos limites definidos pela ABNT NBR 10.004/04, sendo considerado Classe II B - Inerte.

71. Registra-se, por fim, que a ALL encaminhou, em 9/9/2004, Carta n.º 131/GMSASI/04 (fl. 152) ao IAP, com o intuito de informar ao Instituto que o produto que vem sendo utilizado como lastro de suas ferrovias "não é um resíduo de fundição, e sim um agregado siderúrgico industrializado que é comercializado para ser utilizado como base de lastro em ferrovias, rodovias em larga escala em todo o mundo".

72. A concessionária elucida que a escória "é um produto inerte, não inflamável, não corrosivo, que não apresenta características de reatividade, não pode ser considerado como 'patogênico', não apresenta características de toxicidade, não apresenta, no extrato de ensaio de solubilização, parâmetros acima dos limites estabelecidos para resíduo inerte" (fl. 152).

73. Juntamente com a referida Carta foram encaminhados documentos (fls. 153/190) que comprovam as informações apresentadas pela ALL, entre os quais merece destaque:

a) o Laudo de Classificação de Resíduo Sólido n.º RS/77.590, de 8/11/2001 (fls. 154/162), que conclui que o resíduo de escória de aciaria, o aço carbono, pode ser classificado como resíduo classe III - inerte; e

b) o artigo da Revista Brasileira do Aço (fls. 187/190) que informa que a escória, também conhecida como agregado siderúrgico, está invadindo o setor de pavimentação e substituindo materiais como a brita por ter um custo até 70% mais baixo, maior resistência e durabilidade, além da vantagem ambiental, pois é um produto reciclável, o que reduz o consumo de recursos naturais. Notícia, ainda, que o agregado tem sido utilizado em lastros ferroviários, na contenção de encostas, na agricultura como corretivo de solo, etc.

74. Verificou-se, portanto, que, no caso específico, foram adotadas medidas necessárias e suficientes para atestar que a escória utilizada pela ALL como lastro na via permanente não apresenta características de periculosidade, de acordo com as diretrizes da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), NBR 10.004/04.

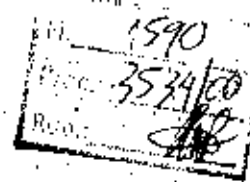
4. Conclusão

75. As informações prestadas pela ANTT e pelo Ibama justificam de forma satisfatória as seguintes questões apontadas pelo interessado:

a) Quanto ao turismo na ferrovia Curitiba-Paranaguá, verificou-se que a Serra Verde Express Ltda. e a ALL apresentaram, no prazo fixado pela ANTT, cópia do Contrato Operacional Específico (COE) firmado entre as partes, com todas as modificações indicadas pela ANTT. Ademais, naquele COE existem dispositivos que atribuem à ALL a responsabilidade pela manutenção da via (item 4.2, fl. 108) e por possíveis acidentes com trens de passageiros (item 5.7, fl. 110);

b) Relativamente à fiscalização da ANTT, observa-se que após inspeção realizada em 2007, a ANTT concluiu que a linha ferroviária Curitiba-Paranaguá está em condições normais para o transporte ferroviário, sendo que a ALL está realizando manutenção sistemática no trecho e consideráveis investimentos a fim de aumentar a produção e os níveis de segurança de suas operações. Além disso, conforme os dados

EM BRANCO



apresentados pela Agência, as metas de produção e redução de acidentes pactuadas para o quinquênio de 2003-2007 foram devidamente cumpridas pela ALL; e

c) No que concerne ao transporte de resíduo perigoso, tanto a ANTT quanto o Ibama informaram que a escória não é classificada como produto perigoso. A Agência destacou que a ALL não está transportando esse material de forma comercial e que a utilização de escória como lastro na via permanente já foi devidamente regulamentada no inciso III do art. 4º da Resolução ANTT nº 2.748/2008. O Ibama, por sua vez, noticiou que está tomando as devidas medidas para reduzir o impacto ambiental proveniente do transporte ferroviário de produtos perigosos, e que não se opõe à utilização da escória como lastro na via permanente.

76. A escória utilizada pela ALL foi analisada pelo Laboratório de Análises Ambientais do Senai de Curitiba, por solicitação do Ministério Público, tendo-se concluído que a amostra de escória de aciaria coletada na ferrovia sob responsabilidade da ALL atende aos limites definidos pela ABNT NBR 10.004/04, sendo considerado Classe II B - Inerte.

77. No que diz respeito ao cumprimento das condicionantes impostas pelo Ibama na Licença de Operação n.º 290/2002, emitida em 26/12/2002, primeiramente é devido mencionar que esta foi cancelada e seus trechos incluídos na Licença de Operação n.º 559/2006, expedida em 4/10/2006, com validade de quatro anos. Registre-se que, consoante análise feita pelo Ibama em julho de 2008, a maior parte das condicionantes específicas ainda não haviam sido atendidas, por isso foi concedido um novo prazo para que a ALL apresentasse as devidas adequações.

78. Nesse sentido, a presente representação deverá ser conhecida para, no mérito, ser considerada parcialmente procedente, pois, conforme apontado no relatório que deu origem a este processo e na análise feita pelo próprio Ibama, as condicionantes impostas à ALL não estão sendo atendidas. Como se verificou, o Instituto tem prorrogado, sistematicamente, os prazos para que a concessionária realize as modificações recomendadas, sem, no entanto, aplicar qualquer tipo de penalidade disciplinar ou compensatória.

79. Ademais, a análise conjunta da legislação ambiental pertinente, do Contrato de Concessão assinado entre a União e a AEL, e da Lei nº 10.233/2001, permite constatar que o cumprimento da legislação ambiental pela concessionária é objeto da fiscalização do Ibama e da ANTT. Por isso, entende-se oportuno recomendar à ANTT e ao Ibama que, no intuito de aprimorar a fiscalização dos contratos de serviços ferroviários, promovam ações integradas para compartilhar informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados.

5. Benefícios do Controle

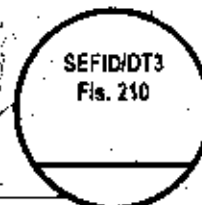
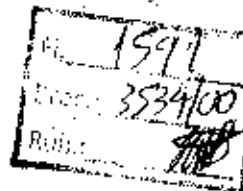
80. O benefício decorrente do controle a cargo do Tribunal não é financeiro, podendo ser classificado como "melhoria na forma de atuação", definido no Anexo à Portaria-TCU n.º 59, de 30/1/2004.

6. Proposta de Encaminhamento

Diante do exposto, propõe-se submeter os autos à consideração do Exmo. Sr. Ministro-Relator Walton Alencar Rodrigues com o seguinte encaminhamento:

1 - conhecer da presente representação, nos termos do art. 237, VI, do R/TCU, para, no mérito, considerá-la parcialmente procedente;

EM BRANCC



II - recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fulcro no art. 25, IV, da Lei n.º 10.233/2001, que promova ações de integração com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a fim de que sejam compartilhadas informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados;

III - recomendar ao Ibama, com fulcro no art. 2º, IV e VII do Regimento Interno do Ibama, anexô da Portaria do Ministério do Meio Ambiente n.º 230/2002, que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários;

IV - dar conhecimento da Decisão que vier a ser adotada ao interessado, à ANTT, ao Ibama e à América Latina Logística (ALL); e

V - arquivar os presentes autos, com fulcro no art. 169, IV, do RITCU.

À consideração superior.

Sefid, 3ª Diretoria Técnica, em 3/4/2009.

De acordo.


*Encaminham-se os presentes autos
à consideração do Excmo. Sr. Ministro
Walton Almeida Rodrigues.*

Sefid, em 30/04/2009.

Adelino Santos de Vasconcelos
Secretário de Fiscalização de Desestatização

EM BRANCO

Fl. 1592
Proc. 3534/09
Aut. [assinatura]

 Tribunal de Contas da União Sec. de Fiscalização de Desestatização SAFS Qd.4 Lote. 1 - Anexo II Sala 329 SAFS Brasília/DF 70042-900 (61) 3316-7649 - (61) 3316-7545 - sefid@tcu.gov.br		COMUNICAÇÕES PROCESSUAIS 440896607	
NATUREZA COMUNICAÇÃO	OFÍCIO N.º 242/2009-TCU/SEFID	DATA 14/05/2009	PROCESSO N.º 012.887/2007-6
DESTINATÁRIO ROBERTO MESSIAS FRANCO PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE - IBAMA			CPF/CNPJ
ENDEREÇO SCEN, TRECHO 2, ED. SEDE DO IBAMA - GABINETE		CIDADE / UF BRASÍLIA/DF	CEP 70818-900

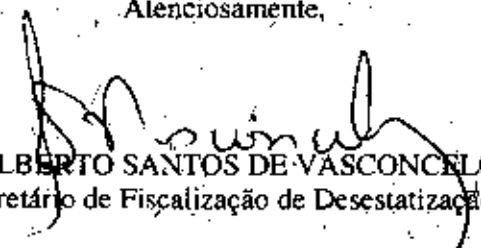
Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Senhoria que, consoante o Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12/5/2009, este Tribunal, ao apreciar o processo em epigrafe, que trata da *representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL)*, ante as razões expostas pelo Relator, Exmo. Sr. Ministro Walton Alencar, decidiu conhecer da representação, considerá-la parcialmente procedente, determinar o arquivamento do processo e recomendar ao Ibama, com fulcro no art. 2º, IV, e VII do Regimento Interno dessa autarquia, anexo da Portaria do Ministério do Meio Ambiente nº 230/2002, que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários.

Encaminho, em anexo, cópia do referido Acórdão, bem como da Instrução da Unidade Técnica.

Solicito, ainda, providências no sentido de que, imediatamente após a aposição do "ciente" por Vossa Senhoria na 2ª via deste ofício, seja o mesmo restituído a esta Secretaria.

Atenciosamente,


ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS
Secretário de Fiscalização de Desestatização

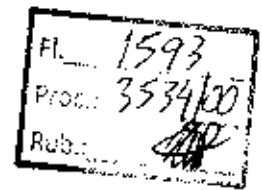
CIENTE:
Em, ___/___/___ Assinatura: _____

Quando do atendimento da presente comunicação, favor referenciar, com o devido destaque, as informações sobre os números do processo e do ofício, respectivamente.
Atendimento ao público externo: dias úteis, de segunda a sexta-feira, das 10 às 18 horas.

FM BRANCH



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 556 /2009 - DILIC/IBAMA

Brasília, 28 de maio de 2009.

Ilmo. Sr.

Antonio Pastori

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES

Avenida República do Chile, 100, 11º andar - Centro

CEP 20031-917 - Rio de Janeiro-RJ

Assunto: **Licenciamento Ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.**
Processo nº 02017.003534/2000-42

Prezado Senhor,

1. Em referência ao Processo nº 02017.003534/2000-42, relativo ao licenciamento ambiental da malha ferroviária sul (Estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e sul de São Paulo), operada em regime de concessão federal pela empresa ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A., informo que a referida empresa tem cumprido o cronograma de trabalhos assumido perante este órgão ambiental.
2. Para os Estados do Paraná e Santa Catarina, a empresa já conta com a Licença de Operação nº 559/2006, já para os Estados do Rio Grande do Sul e São Paulo foram protocolados no IBAMA os estudos exigidos, os quais permanecem em análise para emissão de parecer conclusivo.
3. Com relação ao cumprimento das condicionantes da LO nº 559/2006, informo que uma primeira análise do material apresentado constatou insuficiência técnica do mesmo, estabelecendo-se as diretrizes para sua adequação e complementação. A partir daí foi firmado cronograma para as adequações, o qual vem sendo cumprido rigorosamente pela ALL.
4. Conforme informado ao BNDES anteriormente, a abordagem dada ao licenciamento ambiental para o *empreendimento existente e em operação* é pertinente e deverá restringir-se à licença de operação - LO.
5. Ressalto que as melhorias na estrutura de serviços existentes (atividades de manutenção) são dispensadas de licenciamento específico, conforme o Art. 7º da Resolução CONAMA nº 349/04. Requerimentos de licenciamentos serão necessários apenas para a construção de novas estruturas, tais como: novos terminais, pátios de cruzamento, dentre outros. Essas sim, deverão ser objetos de licenciamento e, portanto, contam com procedimento específico que visa à autorização das intervenções.

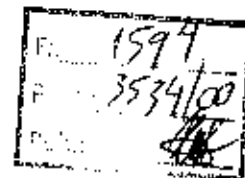
Atenciosamente,

SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel : (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 112 /2009 COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 01 de junho de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística S.A. - ALL
Rua Emilio Bertolini, 100 - Cajuru
CEP: 82920-030 - Curitiba/PR
Tel: (41) 2141-7388 / Fax: (41) 2141-7358.

Assunto: **Túnel ferroviário do Novo Centro em Maringá-PR**

Senhor Gerente,

1. O IBAMA tem recebido reclamações sobre a proliferação de roedores e insetos no Túnel do Novo Centro, em Maringá-PR, provocada pela presença de carga vazada na linha, tais como farelo de trigo e grãos.
2. Neste sentido, solicito que a limpeza seja realizada imediatamente e que seja emitido relatório das ações corretivas adotadas, incluindo registro fotográfico da situação anterior e posterior às intervenções. O relatório deve ser protocolado no IBAMA no prazo máximo de 30 dias a contar do recebimento deste ofício.
3. Ressalto que a manutenção e conservação da malha ferroviária e da faixa de domínio é de responsabilidade da concessionária e que a presença de atrativos à fauna na linha férrea, além dos riscos à saúde pública, aumenta o risco de atropelamento. Desta forma, a limpeza e conservação são diretrizes fundamentais para a efetividade do Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, exigido na Licença de Operação nº 559/2006.
4. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eugênio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Carta nº 218/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIG/DIQUA

Nº: 6827

DATA: 02/06/09

RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

1595
3534/00
15

Curitiba, 28 de Maio de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF


Assunto: Cumprimento Condicionantes da Licença de Operação 559/2006

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o relatório de acompanhamento do cumprimento das condicionantes da Licença de Operação 559/2006, referente ao mês de Abril de 2009.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,


/Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

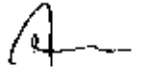
A COTMA
31/05/2009
36.2009

A COTMA
02/06/09

^
A

Para Rose ciente em 09/06/09 ~~10/09~~

Para avarias e demais
providências.

Ats. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTSA / REGIMO / DUC / IBAMA

09.06.2009



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA

Data: 04/06/2009

Horário: 1400

Assunto: Acompanhamento das condicionantes da ALL Malha Sul

Participantes: Lista Anexa

A reunião teve como objetivo o acompanhamento da readequação das condicionantes da LO 559/2006, as quais foram discutidas uma a uma.

Conforme solicitado em reunião anterior, a consultoria inseriu um profissional do meio sócio-econômico na equipe de trabalho, a fim de dar tratamento adequado a esse tema.

Para a condicionante 2.3.13, a qual consiste em "Apresentar em 120 dias, programa de cadastramento das edificações situadas nos 15m referentes à faixa de domínio da ferrovia, contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público", foi discutida a metodologia de trabalho que vem sendo adotada.

O levantamento das ocupações já foi realizado e as unidades foram devidamente georreferenciadas. No entanto, a entrevista para coleta dos demais dados vem sendo executada por amostragem. O IBAMA reforçou a necessidade do diagnóstico completo na faixa de domínio, sendo admissível a amostragem apenas nas ocupações localizadas fora desse limite.

Registra-se ainda que, embora a condicionante tenha mencionado a faixa de domínio de 15m, conforme constava no estudo que subsidiou a emissão da LO, o diagnóstico deve abranger toda a área da faixa de domínio. Pelos dados preliminares apresentados na reunião, contata-se que a faixa de domínio é bastante variável.

Com relação ao diagnóstico do ruído, a consultoria expôs que a definição dos pontos críticos não está sendo pautado em medições realizadas em campo, como esperado pelo IBAMA, mas em metodologia de análise de paisagem. A partir daí, as áreas apontadas como críticas serão alvo de análise em campo.

O IBAMA indicou que além da análise de paisagem, outro indicador que pode



EM BRAM

ser utilizado na identificação de áreas críticas expostas ao ruído é o número de reclamações recebidas a esse respeito. Nesse sentido, a ALL foi questionada sobre a forma como vêm recebendo esse tipo de contato das comunidades lindeiras.

Segundo a ALL, existe um canal de comunicação para o recebimento de sugestões/reclamações da população, o que até então era desconhecido pelo IBAMA. A iniciativa é pertinente e deve ser relatada ao IBAMA no âmbito do Programa de Comunicação Social.

No âmbito do Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, houve mudança na consultoria que estava dando suporte à ALL. O IBAMA registrou que até então essa alteração não havia sido comunicada oficialmente ao IBAMA e, desta forma, o documento que está sendo analisado refere-se àquele protocolado em 21/11/08 sob nº 14.332 IBAMA/DILIC/DIQUA.

Sobre o Sistema de Informação Geográfica que vêm sendo estruturado, a ALL tem a intenção de disponibilizar um link de acesso ao IBAMA, para visualização do programa. Em complemento a isto, o IBAMA solicitou que os arquivos sejam enviados ao IBAMA em CD, a fim de manter o registro no histórico do processo.

Para os demais programas apresentados, não foram elencadas pendências ou dúvidas.


EM BRANCO

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Gerência de Meio Ambiente

1599
3534/09
SMB

Carta nº 219/GMA/09

Curitiba, 29 de Maio de 2009.

Ao
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transporte
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

**Assunto: Entrega das Condicionantes da Licença de Operação 559/06 Malha
Ferroviária Paraná e Santa Catarina**

Prezado Senhor,

A COTINA
P. Pio Costa
9.6.2009

Levando em consideração o desenvolvimento dos trabalhos das Condicionantes da Licença de operação 559/06, referente à malha ferroviária do Paraná e Santa Catarina e também os relatórios mensais entregues à este IBAMA, vimos por meio desta solicitar a dilatação do prazo para a entrega das condicionantes 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.8, 2.3.9, 2.3.10, 2.3.11, 2.3.12, 2.3.13, 2.3.14, 2.3.15, 2.3.16, 2.3.17, 2.3.18. Esta dilatação de prazo faz-se necessária, pois na fase de revisão final, com o intuito de atender plenamente as condicionantes, verificou-se a necessidade de alinhar os estudos com os técnicos deste IBAMA, durante reunião que será realizada no dia 04/06. Solicitamos a entrega dos estudos para dia 30 de Junho de 2009.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho

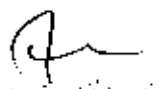
Gerência de Meio Ambiente

Thiago
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 6988
DATA: 04/06/09
RECEBIDO:

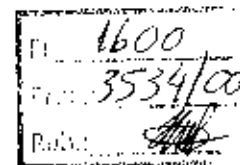
A

Dm. Noche viene en 22/06/09 ~~19/06~~

Para manifestación

Att. 
Luisa María
Calle de la Libertad
19.06.2009

19.06.2009



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis

Memo nº 236/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 18 de junho de 2009.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Rio Grande do Sul

Assunto: **Fiscalização de obras na malha ferroviária da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.**

Processo nº 02017.003534/00-42

Senhor Chefe,

1. Em atenção ao Memorando nº 029/09 – NLA-SUPES-IBAMA/RS, que trata de denúncia referente às obras no viaduto 13 do trecho ferroviário da ALL próximo ao município de Vespasiano Correa/RS, que estariam causando danos à vegetação, estabilidade de encostas e cursos d'água (cachoeiras), solicito que o NLA realize vistoria ao local, preferencialmente com a presença de fiscal, a fim de averiguar a informação e adotar as providências necessárias.
2. Aproveito para informar que vem sendo noticiada uma ampliação no pátio de Dilermando Aguiar, sob concessão da ALL no Rio Grande do Sul, para o qual não há licenciamento ambiental no IBAMA. Questionada sobre o fato, a ALL respondeu que foram realizadas apenas atividades de manutenção de via permanente, com a troca de 500 m de trilho e dormentes no pátio já existente, sem que houvesse qualquer alteração no layout ou ampliação do pátio (Ofício em anexo). Para confirmar a informação, solicito que o NLA providencie a medição da extensão do referido pátio e georreferenciamento do mesmo (início e fim), a fim de comparar o dado com a descrição contida no contrato de concessão e no processo de licenciamento em trâmite no IBAMA.
3. Os resultados das vistorias devem ser encaminhados posteriormente à Coordenação de Transportes (COTRA) para instrução do processo de licenciamento.
4. Coloque-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador de Licenciamento de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC

EM BRANCC



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316.1293, Fax: (0xx) 61 3307.1801 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fl.	1601
Proc.	3534/00
Rubr.	<i>[assinatura]</i>

Ofício nº 139 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 19 de junho de 2009.

Ao Senhor

Durval Nascimento Neto

Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

América Latina Logística - ALL

Rua Emilio Bertolini, 100 - Cajuru

CEP. 82920-030 - Curitiba/PR

Tel: (41) 2141.7388

Fax: (41) 2141.7358

Assunto: **Mapa ferrovias ALL.**

Senhor Gerente,

1. No âmbito dos processos de licenciamento ambiental das ferrovias concedidas à América Latina Logística S. A. (ALL - Malha Sul, ALL - Malha Norte, ALL - Malha Paulista e ALL - Malha Oeste), visando à facilitação da análise técnica do IBAMA, solicito o encaminhamento de mapa político de cada um dos estados atravessados pela ALL com o traçado de cada uma das ferrovias/malhas locado (com cores distintas), com escala que possibilite a avaliação da abrangência de impacto sobre os municípios.

Atenciosamente,

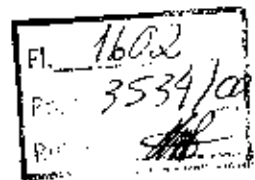
[Assinatura]
EUGENIO PIO COSTA

Coordenador de Licenciamento de Transportes
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 143 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 24 de junho de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística S.A. - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 - Cajuru
CEP: 82920-030 - Curitiba/PR
Tel: (41) 2141-7388 / Fax: (41) 2141-7358.

Assunto: **Condicionantes da Licença de Operação da Malha Ferroviária nos Estados do Paraná e Santa Catarina (L.O 559/2006 e LO 748/2008)**

Senhor Gerente,

1. Em atenção à Carta nº 219/GMA/09, que trata da adequação das condicionantes da Licença de Operação da Malha Ferroviária nos Estados do Paraná e Santa Catarina, sob concessão da ALL, informo que o documento final deve ser protocolado no IBAMA até 30/06/2009, prazo este improrrogável.
2. Aproveito a oportunidade para encaminhar em anexo a memória de reunião realizada em 04/06/2009, na qual constam as correções necessárias ao pleno atendimento das condicionantes.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eugênio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCC

Folha 1603
Processo 7534/00
Assinatura. *[assinatura]*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RE
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO PARANÁ

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 8017

DATA 25/06/09

RECEBIDO:

F107

Memo nº 38./09- NLA/SUPES/IBAMA/PR.
Assunto: Vistoria ALL- Bases Apucarana e Maringá (29 e 30/06/2009).
Curitiba, 19 de junho de 2009.

Senhor Coordenador,

Em atenção ao memo 298/2009-COTRA/CGTMO/DILIC de 19/06/09, vimos informar da impossibilidade da participação de Técnicos do NLA/PR visto que 1 (um) estará em gozo de férias neste período, e os demais estarão nesta data, já comprometidos com vistoria, por determinação Judicial.

Porém informamos, que irá participar da vistoria, a Analista Ambiental/Neusa Maria Emídio, do escritório regional do IBAMA/LONDRINA/PR. Quaisquer esclarecimentos adicionais poderão ser mantidos diretamente com esta Técnica que já está a par dos procedimentos de Licenciamento Ambiental/ALL, através dos telefones: 43-3322-4956 ou - 43- 9101- 0688.

Atenciosamente

[Assinatura]
Sergio Roberto Xavier
Coordenador de Lic. Ambiental
IBAMA/PR

A. COTRA
com Licença
Rosa Helena Zago
25/06/09
607

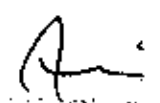
Ao Senhor
Eugênio Pío Costa
Coordenador/ COTRA/CGTMO
DILIC-Brasília
Fax: 61-33161522

A. COTRA
06/25/06/09
7

A

Dea. Rose ciente em 03/07/09 ~~HP~~

Para ciência e providências.

At. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
C/A 1/12.140/1000/1000

03/07/2009



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.
Carta nº 242/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 8297
DATA: 01/07/09
RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 30 de Junho de 2009.

Fl. 1604
3534/00
[Signature]

Ao

F107

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transporte
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Cumprimento Condicionantes das Licenças de Operação 559/2006 e 748/2008

Prezado Senhor,

A Comitê
de Licenciamento
6/3/09

Rosa Helena Zuga Loes
Coordenadora Geral de
Licenciamento e Obras
do Departamento de
Gestão de Recursos

Venho através desta, encaminhar as condicionantes das Licenças de Operação 559/2006 e 748/2008, conforme segue:

- 2.3.3 - Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos;
- 2.3.4 - Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem;
- 2.3.5 - Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos;
- 2.3.6 - Mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas no entorno das ferrovias, em uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia;
- 2.3.7 - Programa de Revegetação de Matas Ciliares;
- 2.3.8 - Programa de Investigação de Ruídos;
- 2.3.9 - Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais;
- 2.3.10 - Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade lindeira à ferrovia;
- 2.3.11 - Programa de Comunicação Social à comunidade lindeira à ferrovia;
- 2.3.12 - Programa de diagnóstico da Faixa de Domínio;

A Comitê
6/3/09

Aos


Dra. Giuliana JM 05.01.07

Dr. Daniel

Dra. Lucimilza

Dra. Viviane

Para análise e demais
procedimentos

Ata. 
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
CNTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA
07.02.2008

A' Vise,

POE PORTINHOA

05.01.2007



2.3.13 - Programa de Cadastramento das Edificações situadas nos 15 m referentes à faixa de domínio de ferrovia;

2.3.14 - Análise de Risco - AR e Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada;

2.3.15 - Plano de Ação de Emergências;

2.3.16 - Identificação de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar;

2.3.17 - Diagrama Unifilar de toda a linha;

2.3.18 - Programa de Imageamento de toda a malha ferroviária;

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Obs.: Por favor, enviar uma cópia desta protocolada para o endereço do remetente.



Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

A

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.
Carta nº 242/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 8304
DATA: 01/06/09
RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

Fl.	1606
Proc.	3534/09
RECIBO	

Curitiba, 30 de Junho de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Cumprimento Condicionantes das Licenças de Operação 559/2006 e 748/2008

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a título de complementação da documentação entregue hoje na sede do IBAMA, dois conjuntos de DVDs contendo os arquivos conforme segue:

2.3.3 - Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos;

2.3.4 - Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem;

2.3.5 - Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos;

2.3.6 - Mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas no entorno das ferrovias, em uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia;

2.3.7 - Programa de Revegetação de Matas Ciliares;

2.3.8 - Programa de Investigação de Ruídos;

2.3.9 - Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais;

2.3.10 - Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade lindeira à ferrovia;

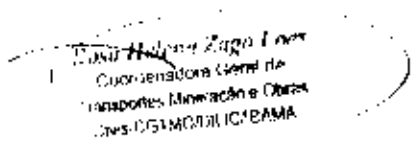
2.3.11 - Programa de Comunicação Social à comunidade lindeira à ferrovia;

2.3.12 - Programa de diagnóstico da Faixa de Domínio;

A CONTINUAÇÃO
COM O LOTE 09

A COTTA

07 manifestações
6 + 04



Aos

Sra. Giuliana *ym* 08.07.09

Sr. Daniel

Sra. Luciana

Sra. Viviane

Para análise e
cleratas providências.

Att. *ym*

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
CGTM/OB - ITAPICIRAMA

07/07/2009

A' ROSE,
POR PERTINÊNCIA

08.07.2009

ym

2.3.13 - Programa de Cadastramento das Edificações situadas nos 15 m referentes à faixa de domínio de ferrovia;

2.3.14 - Análise de Risco - AR e Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada;

2.3.15 - Plano de Ação de Emergências;

2.3.16 - Identificação de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar;

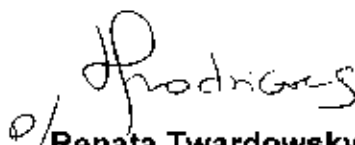
2.3.17 - Diagrama Unifilar de toda a linha;

2.3.18 - Programa de Imageamento de toda a malha ferroviária;

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Obs.: Por favor, enviar uma cópia desta protocolada para o endereço do remetente.


p/ **Renata Twardowsky Ramalho**
Gerência de Meio Ambiente

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Soluções Logísticas

Carta nº 243/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 8393

DATA: 30/06/09

RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 30 de Junho 2009.

1608
3534/09
[Handwritten initials]

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

A COSTA

P. manifestação
7/1/09

Assunto: Cumprimento Condicionante 2.3.20 da Licença de Operação 559/2006

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a condicionante 2.3.20, referente aos Relatórios trimestrais relacionando os produtos transportados no período, indicando os pontos de carregamento e volumes de carga transportada, indicando, se possível, a movimentação prevista para o trimestre subsequente”, conforme a solicitação da licença de operação 559/2006.

O relatório em anexo apresenta os volumes transportados nos meses de Fevereiro, Março e Abril de 2009, nos trechos do estado do Paraná e Santa Catarina.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.


Atenciosamente,

Obs.: Por favor, enviar uma carta protocolada para o endereço do remetente.

Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

A COSTA
06/07/09

da Roseante em 13/07/09 ~~HUB~~
Para ciência e demais
providências.

Até. 
Eugênio Pio Costa
Coordenação de Transportes
CUTRA / COTRAC / FALIC / IBAMA
10/07/2009



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Carta nº 240/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 8394

DATA: 03/07/09

RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

Fl. 1609
Proc. 3534/09
Rubr.: *[Handwritten]*

Curitiba, 25 de Junho de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Resposta ao Ofício 112/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Prezado Senhor,

*A COTRA
p/ manifestação
7/7/09*
[Handwritten signature]

Conforme solicitado no Ofício 112/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente ao Túnel Ferroviário do Novo Centro, em Maringá – PR, venho através desta, encaminhar o relatório de ações realizadas no referido túnel.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

*A CGTMO
em 03/07/09*

Dem. Rose aente em 13/07/09 ~~Att~~

Para licença e demais
providências

Att.  Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

10/07/2009

RELATÓRIO DA LIMPEZA E DESRATIZAÇÃO DO TÚNEL FERROVIÁRIO DE MARINGÁ

1- Introdução

Conforme o Ofício deste IBAMA, nº112/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, solicitando a limpeza do túnel ferroviário de Maringá, a ALL – América Latina Logística, concessionária do trecho em questão, tomou de imediato, providências quanto à proliferação de roedores e insetos no referido local.

As ações tomadas estão descritas neste relatório, assim como apresentadas fotos do antes e depois das ações.

2 - Ações realizadas

Após o diagnóstico da situação do referido túnel, foram levantadas as ações mitigadoras a serem realizadas. Conforme prioridades foram realizadas a limpeza e desratização do local.

Primeiramente realizou-se a limpeza para retirada dos grãos ao longo da via férrea através de aspiradores industriais e 12 colaboradores. Foram retirados os resíduos e acondicionados em recipientes adequados. Desta forma foram retirados em torno de 80% dos grãos ali encontrados. Foram encontrados também, uma quantidade grande de resíduos deixados por transeuntes e indigentes que utilizam o túnel. Estes resíduos também foram retirados do local.

Na segunda etapa, foi contratada empresa especializada em controle de pragas para a realização dos serviços de desratização e desinsetização - ROTERCANO SERVIÇOS – FREITAS OLIVEIRA S/S LTDA. Foram aplicadas 185 iscas para controle de ratos e produto líquido para controle de baratas. Os produtos colocados no local têm ação efetiva durante 03 (três) meses. As referidas iscas são compostas de anti-coagulante e parafinadas, além de iscas de gel (fipronil)-0,05% e produtos líquidos a base de piretróides (Deltamethrine) 25g/l. No local foi encontrada uma colônia de roedores de espécies diferentes, as quais foram eliminadas.

EM BRANC

3 – Ações de manutenção periódica

Para a manutenção da limpeza e desinsetização do túnel, foi gerado um cronograma de inspeção do local para identificar a necessidade novas intervenções.

O cronograma abaixo será seguido para realização de inspeções periódicas e novas limpezas caso necessário em 2009.

JULHO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
						18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

AGOSTO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
						1
2	3	4	5	6	7	8
						15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

SETEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
						19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

OUTUBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
						24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

DEZEMBRO						
DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
						19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Legenda

 Semana de realização de inspeção no túnel

EM BRANCO

4 - Relatório Fotográfico

4.1 – Fotos anteriores às ações realizadas:



Foto 1: Resíduos gerados por transeuntes

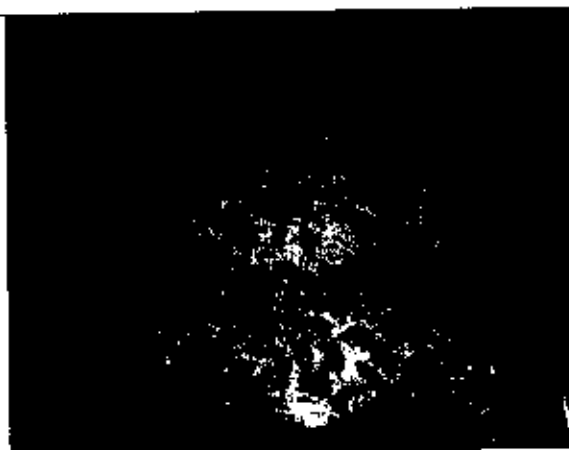


Foto 2: Resíduos de grãos



Foto 3: Resíduos gerados por transeuntes

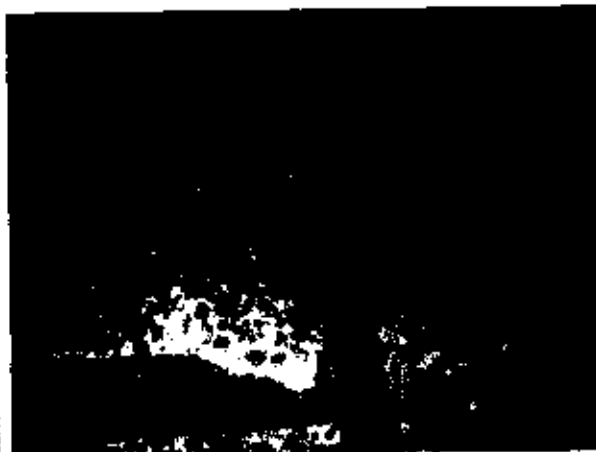


Foto 4: Resíduos de grãos ao longo da via

EM BRANCO

4.2 – Fotos posteriores às ações realizadas:



Foto 5: Canaletas limpas e sem resíduos

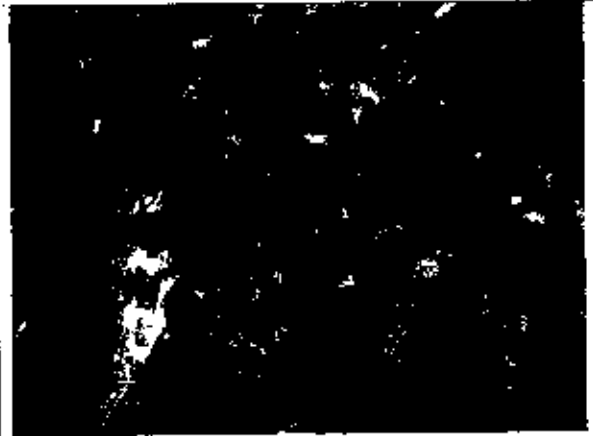


Foto 6: Britas livres de grãos



Foto 7: Lastro limpo e sem grãos



Foto 8: Via após limpeza e retirada dos grãos

EM BRANCO

1614
3534/00
[Signature]

Renata Twardowsky Ramalho

Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Folha 1615
Processo 35341/09
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 250/GMA/09

Curitiba, 07 de Julho de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Resposta ao Ofício 139/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Prezado Senhor,

Conforme solicitado no Ofício 139/2009, deste IBAMA segue em anexo o mapa político dos estados atravessados pela ALL com o traçado de cada uma das ferrovias da ALL- América Latina Logística Malha Norte S.A., ALL- América Latina Logística Malha Paulista S.A. e ALL- América Latina Logística Malha Oeste S.A.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 8904

DATA: 14/07/09

RECEBIDO.

Renata Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho

Gerência de Meio Ambiente

*Ao receber
em 04/07/09*

A

COTAA

Para análise e
demais providências.

Att - Afm:

17/07/2009

AO Analistas

Rost

Tomé

Lamini

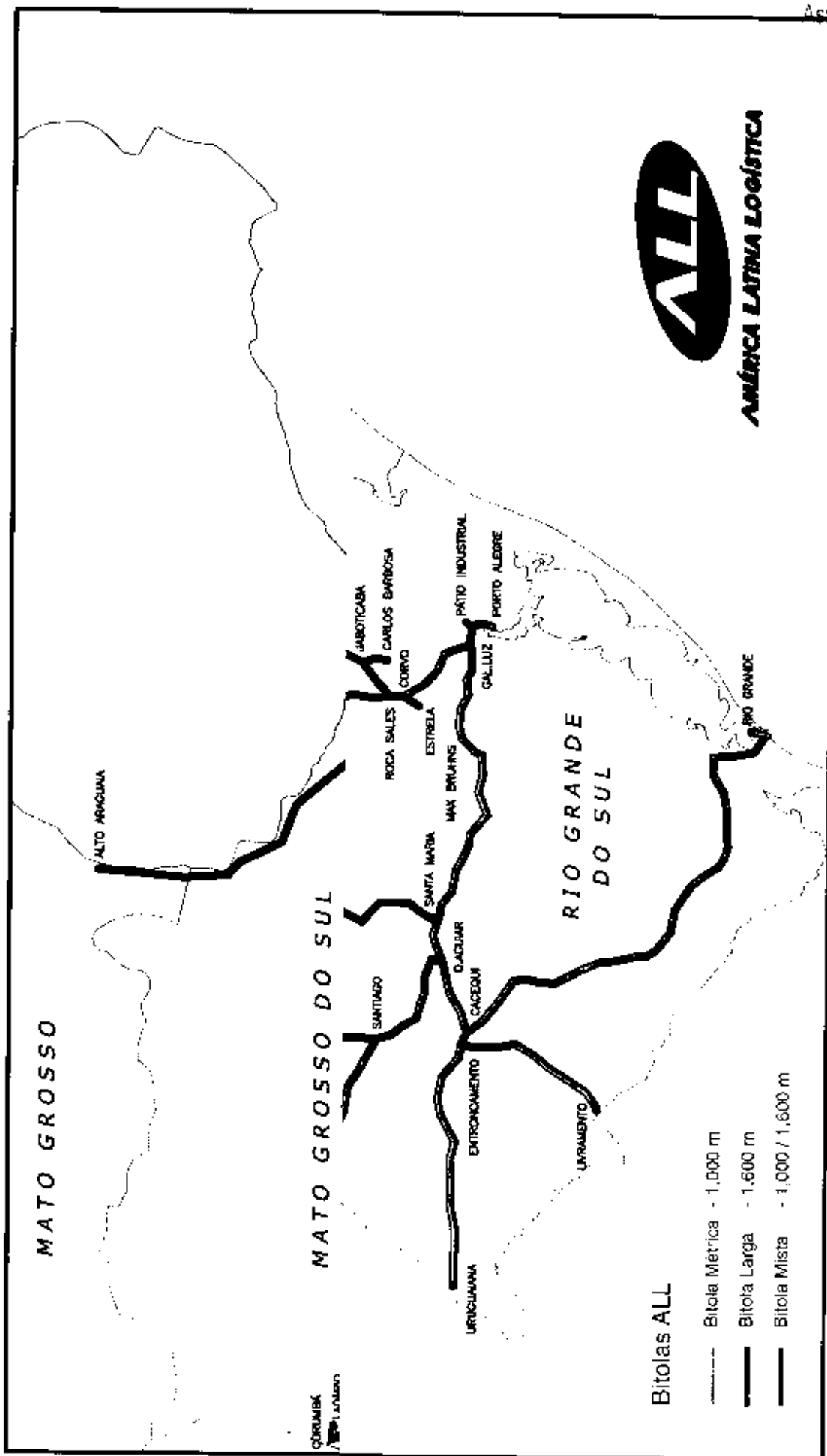
Vicente

Ludomilo

para análise e providências.

Em 21/07/09

Antônio Vel



EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Folha 1617
Processo 3534/00
Assinatura: [Signature]

NÁ / SÃO PAULO

SÃO PAULO

[Illegible text block containing various lines of text, possibly a list or schedule, with some bolded words like 'SÃO PAULO' and 'PARANÁ']

NEU

PARANÁ

[Illegible text block at the bottom right of the page, possibly a continuation of the schedule or a separate section.]

EM BRANCH

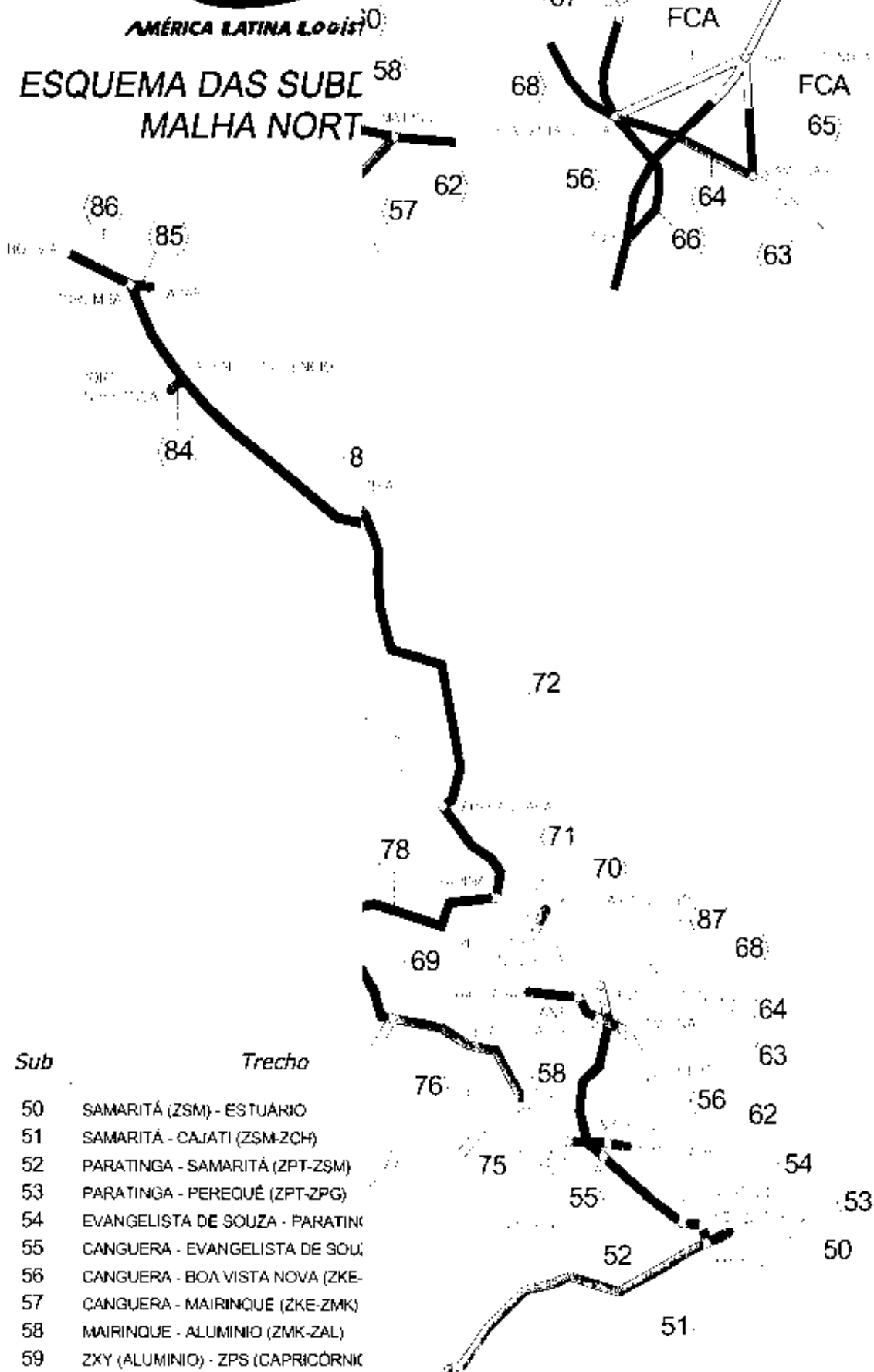


Esquema

Detalhe Campinas

Folha 1618
 Processo 334/00
 Assinatura: [assinatura]

**ESQUEMA DAS SUBS
 MALHA NORT**



Sub

Trecho

- 50 SAMARITÁ (ZSM) - ESTUÁRIO
- 51 SAMARITÁ - CAJATI (ZSM-ZCH)
- 52 PARATINGA - SAMARITÁ (ZPT-ZSM)
- 53 PARATINGA - PEREQUÊ (ZPT-ZPG)
- 54 EVANGELISTA DE SOUZA - PARATINGA
- 55 CANGUERA - EVANGELISTA DE SOUZA
- 56 CANGUERA - BOA VISTA NOVA (ZKE-CANGUERA)
- 57 CANGUERA - MAIRINQUE (ZKE-ZMK)
- 58 MAIRINQUE - ALUMINIO (ZMK-ZAL)
- 59 ZXY (ALUMINIO) - ZPS (CAPRICÓRNIO)
- 60 MAIRINQUE (CAPITAL) - ZPS (CAPRICÓRNIO)
- 61 CBA - LINHA CANGUERA - CAPRICÓRNIO
- 62 AMADOR BUENO - MAIRINQUE (ZAB-

EM BRANCO

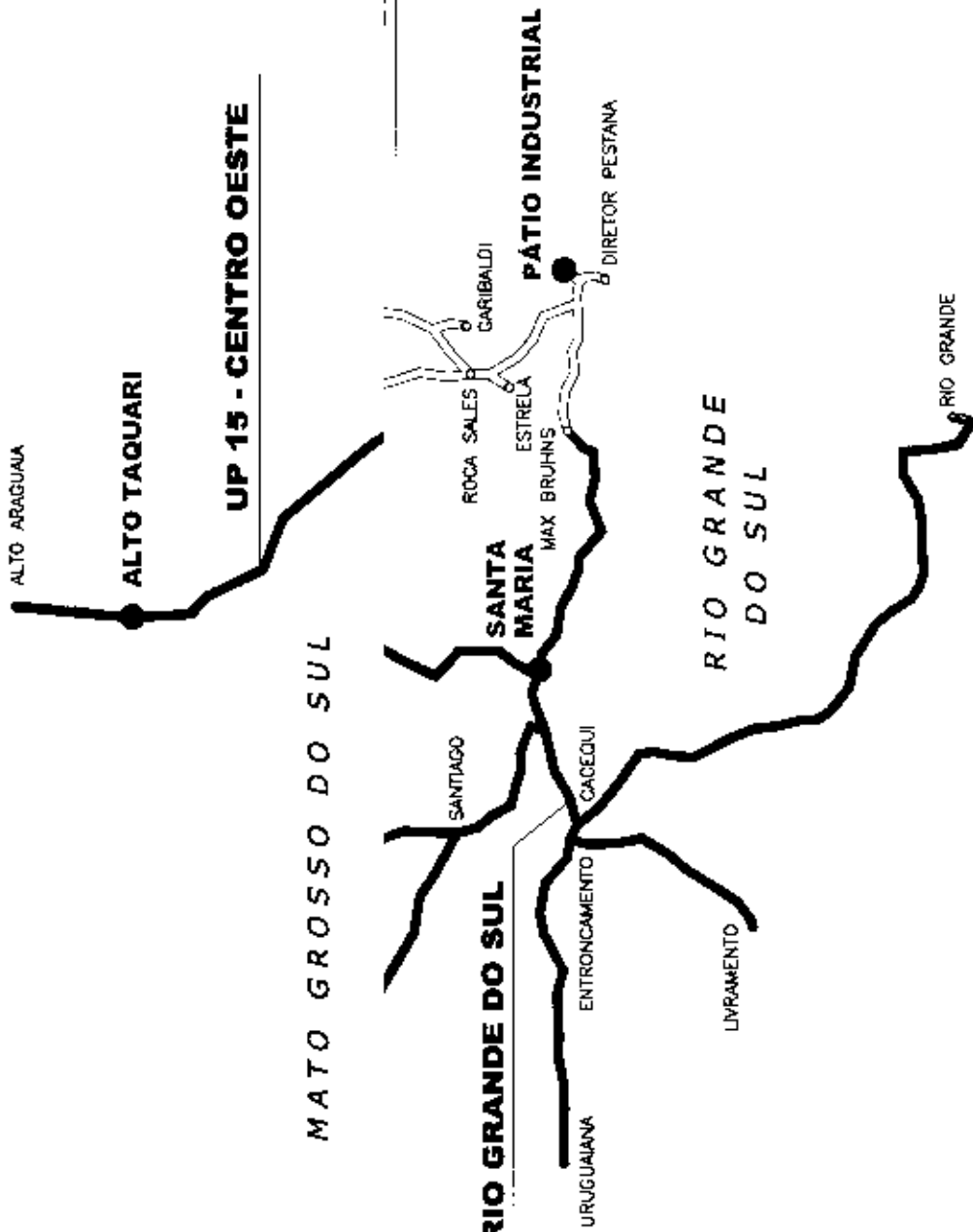
MATO GROSSO

CORUMBÁ
LADÁRIO

MATO GROSSO DO SUL

UP 6 - RIO GRANDE DO SUL

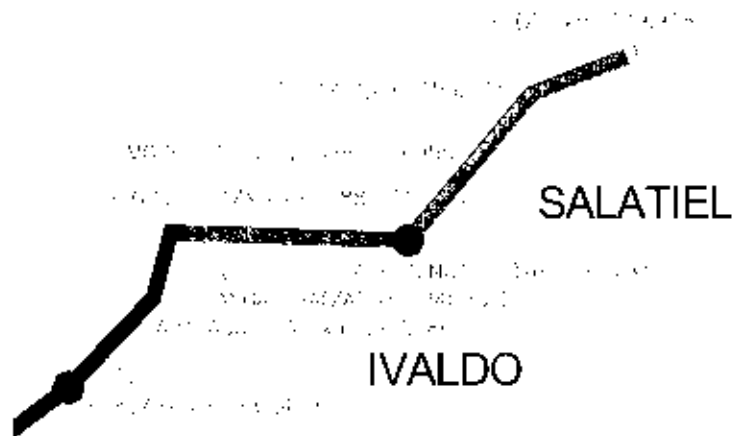
UP 15 - CENTRO OESTE



Associação LATAM LOCOMOTIVA

UNIDADES DE PRODUÇÃO

EM BRANCO



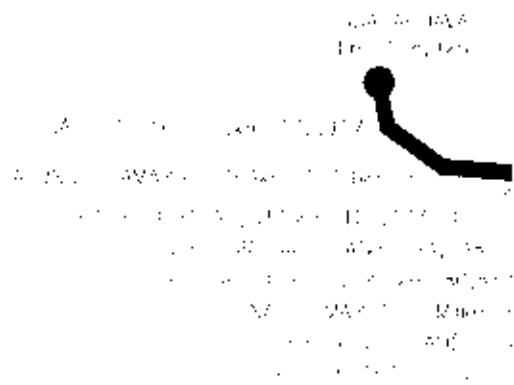
- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000
 - Data de emissão 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

ANDERSON

PARAM

DARCI

FERROPAR



- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

- Recebida em 15/05/2001
 - Expediente nº 1000

EM BRANCO



WESLEY MARCELO...
RUA...
CAMPUS...
PARANÁ...
FONE (41) 3333-...
FAX (41) 3333-...
E-MAIL: [e-mail]

CARLINHOS

LISON

PARANÁ

D

WESLEY MARCELO...
RUA...
CAMPUS...
PARANÁ...
FONE (41) 3333-...
FAX (41) 3333-...
E-MAIL: [e-mail]

VALTER

IGUALDADE DE QUILOMETRAGEM
km 862,650 = km 510,050

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

UP PORTO ALI
SEDE: PÁTIO INDU:

GEM

1990/08/01

1990/08/01

AUGUSTO

1990/08/01

1990/08/01

1990

RICARDO

**RIO GRAN
DO SUL**

Folha 162
Processo 3534/00
Assinatura: [Signature]

1990/08/01

1990/08/01

1990/08/01

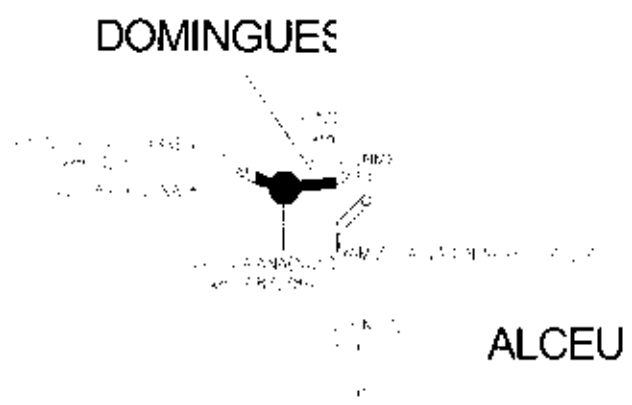
1990/08/01

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

UP R.GRANDE
SEDE: SANTA MARIA



GRANDE
 DO SUL

- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...
- AV. ...

LULA



...
 ...

EM BRANCO

Folha 1624
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

João de
Vitorino
17/01/2000

JOAQUIM

João de
Vitorino
17/01/2000

EM BRANCO

DE SÃO PAULO

ÉLIO

ENIO

MATO GROSSO

EDSON

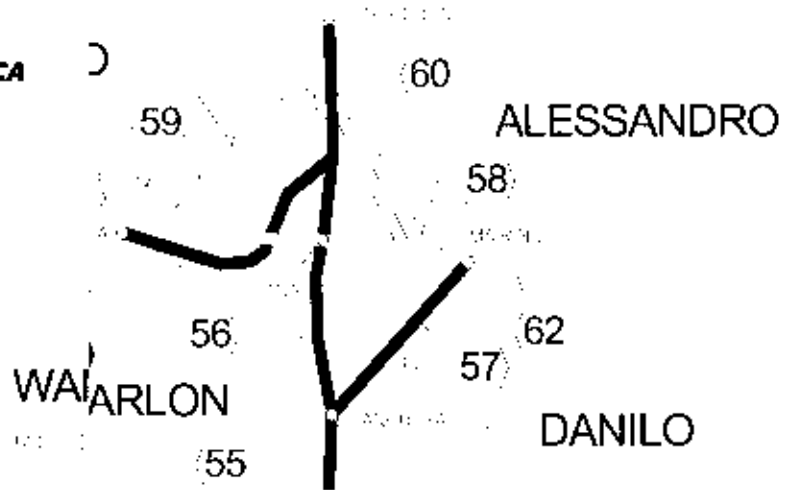
RODRIGO

ALESSANDRO FONSECA

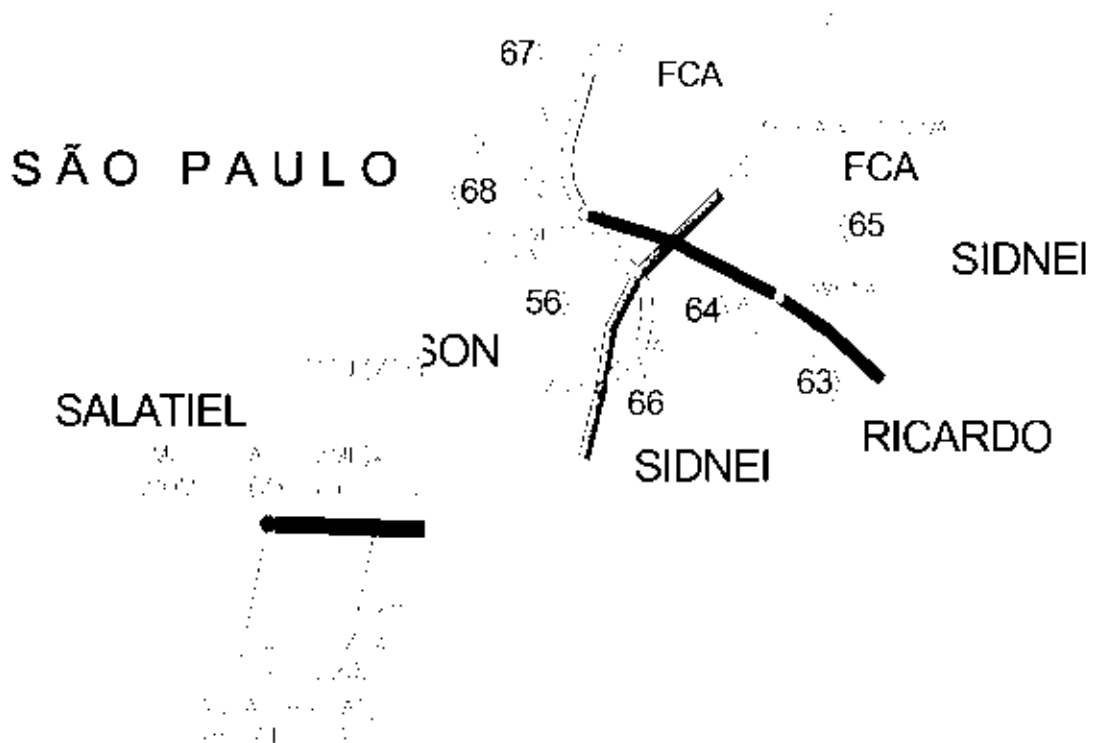
EM BRANCO



Detalhe Mairinque



Detalhe Campinas



Linha Dupla:

- Iperó - Mairinque (Métrica)
- Jundiaí - Boa Vista (Larga)
- Evangelista de Souza - Paratinga (Mista)

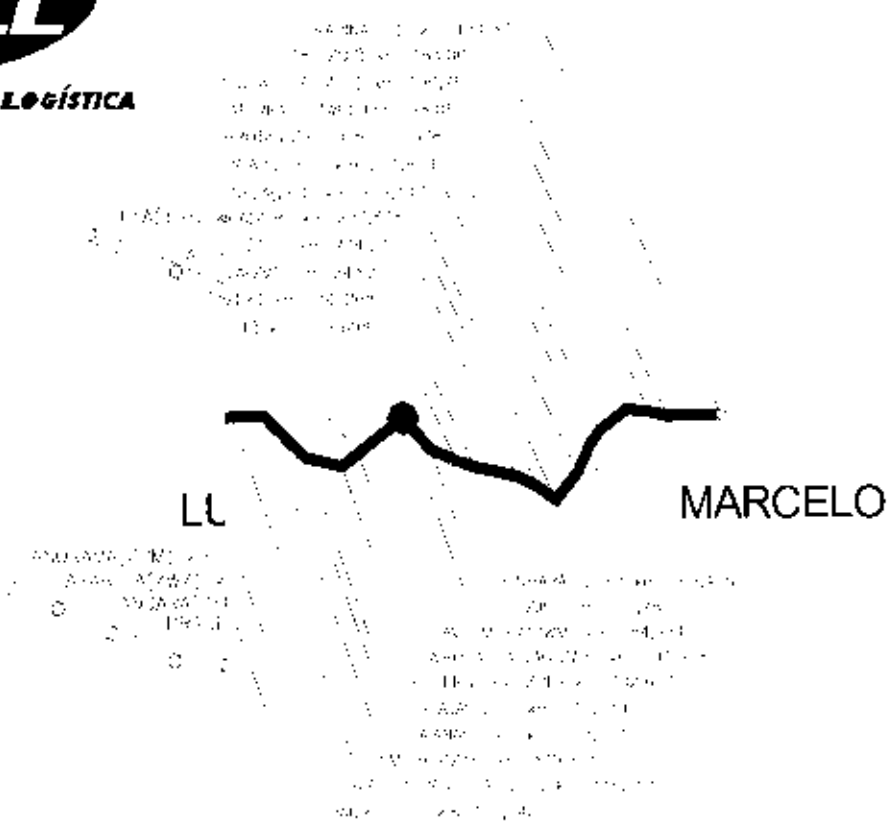
Linha Singela:

- Demais Linhas

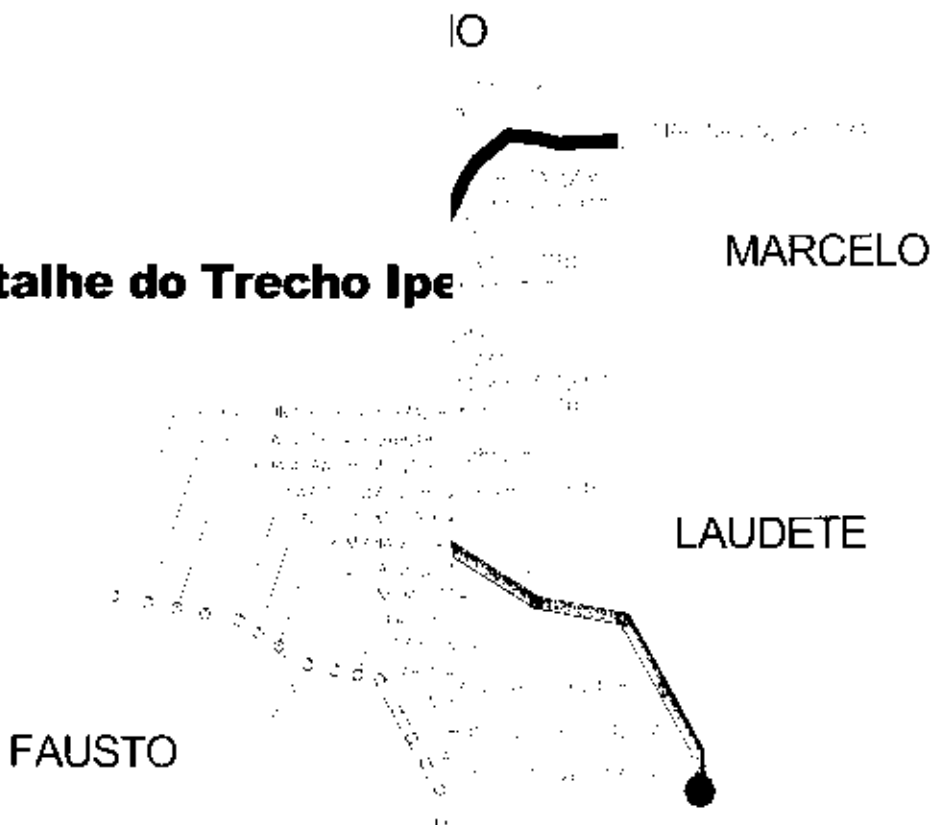
EM BRANCO



do Trecho Bauru-Itirapina



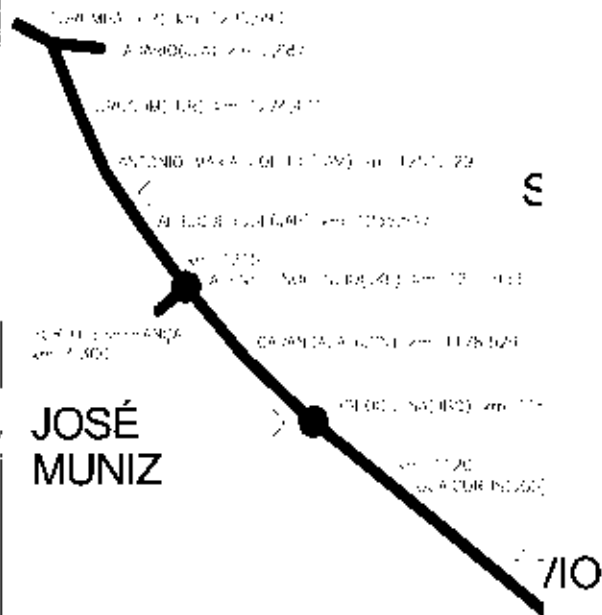
Detalhe do Trecho Ipe



EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA



JOSÉ MUNIZ



EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

UP PORTO ALEGRE
SEDE: PÁTIO INDUSTRIAL

Folha 1629
Processo 3534/00
Assinatura: [Signature]

EM
LAGFS(LLS)km 292,756
BERLANDE(VBR)km 355,500
ESCURINHO(NDU)km 357,153

DZ(NSQ)km 321,990

IO(PO)

RI

CULOMETRACENS	
PASSO FUNDO	km 158,414 (NRO-NPF) km 336,192 (NSM-NRM)
ROCA SALES	km 099,865 (NGL-LLS) km 000,000 (NRO-NPF)
GENERAL LUZ	km 033,474 (NPA-NUG) km 000,000 (NGL-I.S)

EM BRANCO

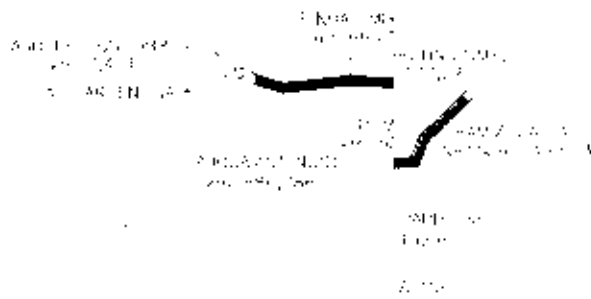


AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Delara

Folha 1630
Processo 3534/09
Assinatura [Signature]

UP R. GRANDE DI

SEDE: SANTA MARIA



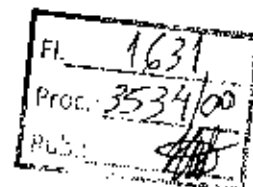
N D E

J L

UF	CEP	LOGADOURO	LOGADOURO
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90
RS	91.108-90	AV. BRASIL	91.108-90



EMBE



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Memorando nº 356 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 16 de julho de 2009.

Ao Superintendente do IBAMA no Estado do Paraná
C/C ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental no Estado do Paraná

Assunto: **Túnel ferroviário do Novo Centro em Maringá-PR, sob concessão da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A.**

Prezado Superintendente,

1. Considerando o acompanhamento que esta Superintendência vem promovendo nas denúncias relativas ao estado de conservação da malha ferroviária no Túnel do Novo Centro, em Maringá-PR, as quais incluem presença de carga vazada na linha e proliferação de vetores, encaminho em anexo o relatório das medidas corretivas adotadas pela concessionária ALL.
2. Solicito que quaisquer novas reclamações sejam remetidas à Coordenação de Transportes para acompanhamento e adoção das medidas cabíveis.
3. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


EUGÊNIO PIO COSTA
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCC



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

PARECER TÉCNICO Nº 89 /2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise dos estudos ambientais da malha ferroviária no estado do Rio Grande do Sul, concedida à América Latina Logística Malha Sul S.A., com vistas à concessão de Licença de Operação corretiva no âmbito do processo de regularização da ferrovia.

Processo: 02017.003534/00-22

I. HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO

A América Latina do Brasil S.A., anteriormente denominada Ferrovia Sul Atlântico S.A., obteve a concessão da Malha Sul pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. no leilão realizado em 13/12/1996. A outorga dessa concessão foi efetivada por Decreto Presidencial de 21/02/1997, publicado no DOU de 24/02/1997. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/03/1997.

Em 26/10/2000 a ALL enviou ao IBAMA o requerimento de Licença de Operação corretiva, ao qual foram anexadas as Licenças Ambientais já outorgadas pelos órgãos ambientais do Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Em 27/11/2000 foi emitida a Informação nº 082/2000 referente à Licença de Operação da Malha Ferroviária Sul, na qual se expõe que as licenças concedidas pelos estados são relativas a atividades isoladas e não para toda a via férrea.

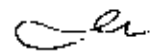

A elaboração dos estudos foi baseada em Termo de Referência emitido pela ALL e com a concordância do IBAMA em 2001. A proposta de TR foi protocolada no IBAMA em 16/07/2001, mediante Carta nº 472/GRCMA/01 (Protocolo IBAMA/DCA nº 4495/2001), que apresenta uma proposta de Termo de Referência para o licenciamento ambiental da ALL, abrangendo a malha ferroviária e as unidades de apoio.

Em 30/07/2001 foi emitida manifestação técnica sobre o Termo de Referência, na qual se tem o seguinte posicionamento:

“Quanto ao Termo de Referência proposto pela América Latina Logística entendemos ser bastante razoável, uma vez que atende os requisitos necessários capazes de dar suporte à LO por trechos...

Contudo, há que se salientar que o mencionado Termo de Referência deve ser considerado como termo geral, aplicável a qualquer trecho, valendo destacar que, segundo características próprias e peculiaridades de algum trecho do empreendimento, poderá ensejar a necessidade de algum estudo ou informações específicas inerentes ao trecho em questão.”

Acatando o posicionamento da equipe técnica, foi expedido em 26/11/2002 o Ofício nº 222/01 - IBAMA/DLQA/COGEL informando a ALL sobre a aceitação do TR.


1/66


EM BRANCC

A partir da emissão do TR, a malha ferroviária da ALL vem sendo licenciada por trechos, sendo que atualmente os estados do Paraná e Santa Catarina possuem Licença de Operação.

Abaixo é apresentado o atual estágio do licenciamento corretivo nos Estados do Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Rio Grande do Sul.

Paraná e Santa Catarina

Em 17/07/2002 a ALL protocolou a Carta nº 349/GRCMA/02, encaminhando o Estudo de Impacto Ambiental, referente aos trechos de Rio Branco do Sul – Paranaguá/PR e Diretor Postana – Rio Pardo/RS.

Foi emitido o Parecer Técnico nº 329-COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, em 16/12/2002, referente à solicitação de Licença de Operação para o empreendimento "Malha Ferroviária Sul, de responsabilidade da América Latina Logística", nos trechos Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá, no Estado do Paraná. A equipe técnica se manifestou favoravelmente à concessão da Licença de Operação ao empreendimento.

Acatando o referido parecer, foi expedida em 26/12/2002 a Licença de Operação nº 290/2002 referente à operação da Malha Ferroviária Sul, nos trechos Rio Branco do Sul – Curitiba e Curitiba – Paranaguá, no estado do Paraná.

Em 07/04/2003 foi expedida a retificação da Licença de Operação nº 290/2002, referente à operação da Malha Ferroviária Sul, nos trechos denominados Rio Branco do Sul Curitiba e Curitiba Paranaguá, no Estado do Paraná. A retificação se deu a pedido da ALL que, mediante Carta nº 32/CMASI/03 de 18/03/03, solicitou a alteração do nome de "América Latina Logística ALL" para "América Latina Logística do Brasil S/A". Também foi solicitada a ampliação dos prazos para atendimento das condicionantes solicitadas pelo IBAMA, haja vista que a licença de operação foi recebida pela ALL no dia 07/03/03.


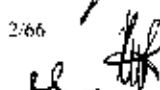
Em 20/08/2003, foi expedido o Parecer Técnico nº 98 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, referente à solicitação de Licença de Operação nos trechos: Ourinhos Londrina; Londrina – Maringá; Apucarana – Reserva e Reserva – Uvaranas (Ponta Grossa). A equipe técnica apresentou-se favorável à emissão da Licença de Operação.

Em 21/08/2003, foi expedido o Parecer Técnico nº 100 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, referente à solicitação de Licença de Operação nos trechos: Pinhais (Curitiba) – Araucária – Rio Negro; Balsa Nova Uvaranas (Ponta Grossa) – Joaquim Murtinho; Uvaranas Pinhalzinho; Desvio Ribas – Irati – Guarapuava, no Estado do Paraná. A equipe técnica apresentou-se favorável à emissão da Licença de Operação.

Em 03/12/2003, foi expedido o Parecer Técnico nº 162 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, referente à solicitação de Licença de Ampliação do Desvio Ferroviário de Reserva (Paraná) em 400m. O parecer elenca complementações a serem apresentadas para análise da emissão de Licença de Instalação.

Em 15/01/2004 foi expedida a Nota Técnica nº 001/2004, declarando não existirem mais impedimentos para a concessão do Licenciamento Ambiental do Desvio Ferroviário de Reserva (Paraná), o qual se deu pela emissão da Licença de Instalação nº 244/2004.

Em 23/06/2004 foi expedido o Parecer Técnico nº 071-COAIR/CGLIC/IBAMA, referente ao Estudo Ambiental apresentado pela ALL para subsidiar o processo de concessão da Licença de Operação, nos trechos: Harmonia (PR) – Joaquim Murtinho (PR), São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC), Mafra (SC) – Lages (SC), Lages (SC) – Roca Sales (RS), Roca Sales (RS) – General de Luz (RS) e Corvo (RS) – Estrela (RS), nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O Parecer Técnico conclui que o Estudo Ambiental deve ser devolvido por insuficiência técnica e pelo não atendimento das exigências relacionadas no Termo de Referência. A decisão técnica foi informada à ALL através do Ofício nº 537/2004-CGLIC/DILIQ/IBAMA de 25/06/2004, em que se informa que para dar prosseguimento ao processo, será necessária a reformulação do Estudo Ambiental. Os estudos reformulados foram protocolados pela ALL em

 2/66 

EM BRANCC

21/09/2004, por meio da Carta nº 132/GMASI/04 de 21/09/04, protocolo nº 9212.

Em 14/02/2005, foi expedida a Licença de Instalação nº 299/2005, referente os pátios de Cruzamento dos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho Uvaranas - Apucarana, baseado no Parecer Técnico nº 004/2005 de 06/01/2005.

Em 30/05/2005, por meio da Carta nº 123/GMASI/05 de 25/05/05, protocolo nº 7037 DILIQ/IBAMA, a ALL solicita a inclusão do ramal ferroviário de Antonina no processo de regularização ambiental.

Em 28/07/2008 foi emitida a Licença de Operação nº 748/2008 relativa ao trecho Morretes-Antonina, contemplando a via férrea entre os quilômetros 0 e 18+500 nos municípios de Morretes e Antonina, Estado do Paraná, e o transporte de cargas a ela associado. A licença foi pautada no Parecer Técnico nº 38/2008-COTRA/CGTMO/DILIC de 06/05/2008.

Em 28/06/2006 foi expedido o Parecer Técnico nº 043/2006 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, referente à análise do Estudo Ambiental apresentado em 21/09/04, para subsidiar a concessão de Licença de Operação para o Terceiro Trecho: Harmonia Joaquim Murinho (PR); São Francisco do Sul - Lages (SC); Lages (SC) - General Luz (RS); além do ramal de Estrela (RS).

Em 30/06/2006, a CGTMO solicita às Analistas Ambientais responsáveis pelo Parecer Técnico nº 043/2006 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, a avaliação de existência ou não de impedimentos para concessão de Licença de Operação ao empreendimento. Caso não houvessem impedimentos, foi solicitada a indicação das condições que deveriam compor a referida licença. Tal solicitação foi atendida quando da análise integrada realizada no Parecer Técnico nº 67/2006-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA de 11/08/2006, referenciando todas as vistorias técnicas e os estudos ambientais, com vistas à concessão da Licença de Operação para a malha dos Estados do PR e SC.

Em 04/10/2006 foi expedida a Licença de Operação nº 559/2006, referente à operação da malha ferroviária concedida à ALL, nos Estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando a via férrea principal, os pátios de cruzamento, pátios de formação de composições e pontos de carregamento, ramais ferroviários, e o transporte de cargas associado.

Em 04/10/2006 a Licença de Operação nº 559/2006 foi retificada, motivada pela verificação de que dentro da listagem dos pátios de cruzamento e manobra, encaminhada pela empresa, constavam trechos não vistoriados e os quais não haviam sido incluídos nos Estudos Ambientais analisados. A partir desta data foi também cancelada a Licença de Operação nº 290/2002, emitida em 26/12/2006.

Em 07/07/2008 foi emitida Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA com a análise do atendimento das condicionantes da Licença de Operação nº 559/2006 (retificação). Foram estipulados prazos para a readequação de documentos apresentados em atendimento às condicionantes.

Em 17/04/2009 foi protocolada no IBAMA a Carta nº 174/GMA/09 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 4717), que comunica a mudança da razão social da empresa que passou de "ALL América Latina Logística do Brasil S.A." para "ALL América Latina Logística Malha Sul S.A.", mantendo todos os demais dados inalterados.

São Paulo

Os trechos compreendidos em São Paulo não foram regularizados até o momento, sendo que foram protocolados no IBAMA os estudos abaixo que aguardam análise.

- Trecho Iperó - Pinhalzinho (Protocolo nº 10.558 DILIC/DIQUA de 17/08/2007);
- Trecho Itaboa - Apiaí (Protocolo nº 10.558 DILIC/DIQUA de 17/08/2007);
- Trecho Rubião Júnior e Presidente Epitácio (Protocolo nº 12.377 DILIC/DIQUA de 27/09/2007).

EM BRANCC

Rio Grande do Sul

Em 06/06/2003, foi expedido o Parecer Técnico nº 99-COAIR/CGLIC/IBAMA, referente ao trecho denominado Diretor Pestana – Rio Pardo, no Estado do Rio Grande do Sul referente à solicitação de Licença de Operação. A equipe técnica não apresentou óbices à concessão da referida licença, desde que condicionada ao atendimento das seguintes exigências:

1. *Apresentar uma proposta, com cronograma executivo, para intensificar os programas de segurança no trabalho e de educação ambiental, visando obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade local nas atividades da ALL, de forma a reduzir o risco de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa;*
2. *Apresentar plano de controle e monitoramento da qualidade dos efluentes gerados nas atividades de lavagem e manutenção das locomotivas, destinação final, metodologias e periodicidade. Esse programa deverá prever a apresentação de relatórios com a interpretação desses dados, incluindo análise da qualidade da água que será descartada;*
3. *Apresentar um Programa de Levantamento com Georreferenciamento e Correção dos Processos Erosivos existentes, na área de influência direta, acompanhados de cronograma executivo;*
4. *Apresentar um Programa de monitoramento e controle da vegetação invasora na linha, identificando as alternativas de controle a serem adotadas e justificando a escolha das mesmas, acompanhado de cronograma executivo;*
5. *Apresentar programa voltado para a prevenção e combate de incêndios em decorrência da operação de suas atividades, em ambos os trechos;*
6. *Reformar/substituir a sinalização de todos os cruzamentos que está depredada e implantá-las onde as mesmas encontram-se ausentes.*

Para regularização do restante da malha do Rio Grande do Sul, em virtude da complexidade e extensão do empreendimento, os estudos foram apresentados por trecho, atendendo a cronograma firmado entre o IBAMA e a ALL, os quais são elencados abaixo:

- Trecho Santa Maria – Santo Ângelo (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Roca Sales – Passo Fundo (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Cacequi – Rio Grande (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 11.345 de 04/10/06);
- Trecho Passo Fundo – Cruz Alta (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 12.040 de 23/10/06);
- Trecho Uruguaiana – Rio Pardo (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 12.041 de 23/10/06);
- Trecho Dilermando de Aguiar – Santa Rosa (Protocolo DILIQ/IBAMA nº 12.042 de 23/10/06).

Para subsidiar a análise técnica pertinente ao licenciamento corretivo da malha do Rio Grande do Sul, as seguintes vistorias foram realizadas:

- Em outubro de 2006 foram vistoriados os trechos: Roca Sales – Passo Fundo; Passo Fundo – Cruz Alta; Cruz Alta – Santa Rosa; Santo Ângelo – Santiago; Santiago – Santa Maria.
- Em agosto de 2007 foram vistoriados os trechos: Rio Pardo/RS – Santa Maria/RS; Dilermando de Aguiar/RS – Uruguaiana/RS; Cacequi/RS – São Gabriel/RS; São Gabriel/RS – Pedro Osório/RS; Pedro Osório /RS – Rio Grande/RS.
- Em outubro de 2007 foram vistoriados os trechos: Santa Maria – Cruz Alta; Livramento – Cacequi; Carlos Barbosa – Jaboticaba. Nesta oportunidade também foi vistoriada a área de Cruz Alta alvo de estudo de remediação em decorrência de contaminação por creosoto, além do Complexo de Cacequi-RS.

Serão considerados, ainda, neste Parecer os seguintes documentos:

- Parecer Técnico nº 99 – COAIR/CGLIC/IBAMA, de 06/06/2003, referente ao trecho 

EM BRANCC

denominado Diretor Pestana – Rio Pardo, no Estado do Rio Grande do Sul referente à solicitação de Licença de Operação. A equipe técnica não apresenta óbices à concessão da referida licença.

- Parecer Técnico nº 043/2006 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 28/06/2006, referente à análise do Estudo Ambiental apresentado em 21/09/04, para subsidiar a concessão de Licença de Operação para o Terceiro Trecho: Harmonia – Joaquim Murtinho (PR); São Francisco do Sul – Lages (SC); Lages (SC) – General Luz (RS); além do ramal de Estrela (RS).
- Parecer Técnico nº 067/2006 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 11/08/06, que trata da concessão de LO para a malha do Estado do Paraná e Santa Catarina. O parecer inclui o ramal de Estrela (RS), mas este não foi incluído na LO, aguardando análise dos estudos do RS para referida inclusão.

Em 13/11/2006, por meio da Carta nº 198/GMASI/06, de 08/11/2006, protocolo nº 12.905 DILIC/IBAMA, a ALL solicita ao IBAMA a inclusão do ramal ferroviário de Jaboticaba a Carlos Barbosa (RS) no processo de regularização ambiental da malha ferroviária. Este trecho não será contemplado neste Parecer, por tratar-se de reativação de trecho e por estar sendo conduzido em processo à parte: Processo nº 02001.005044/2007-26.

II. REGULARIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

O processo de licenciamento seguiu as diretrizes da Resolução CONAMA nº 349/04, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação.

Segundo a Resolução CONAMA nº 349/04, em seu Art. 9º:

“Os pedidos e os processos em andamento de licenciamento ambiental corretivo deverão ser instruídos com os seguintes estudos ambientais, além de outros estudos a critério do órgão ambiental competente:

I - Diagnóstico Ambiental inclusive com a caracterização dos itens em não conformidade com os requisitos legais;

II - Plano Básico Ambiental ou Plano de Controle Ambiental;

III - Análise de risco de acidentes ou riscos ambientais, quando couber; e

IV - Plano de Prevenção e Atendimento a Acidentes.

§ 1º Os estudos referidos nos incisos III e IV do caput somente serão exigíveis para o transporte de produtos perigosos, conforme definidos no Decreto no 98.973, de 1990, que dispõe sobre o regulamento para o transporte ferroviário de produtos perigosos.”

Em atendimento à Resolução CONAMA nº 349/04 foram apresentados, para cada trecho, os seguintes estudos: caracterização do empreendimento; diagnóstico ambiental; Programa de Controle Ambiental (PCA); Análise de Risco e Plano de Atendimento Emergencial (PAE).

A segmentação por trechos e as respectivas extensões são apresentadas na Tabela I e Figura I abaixo apresentadas.

Tabela I – Trechos da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul

Trecho 1	Ramal Rio Grande – Cacequi	483 km
Trecho 2	Ramal Uruguaiana – Rio Pardo	533 km
Trecho 3	Ramal Santa Maria – Santo Ângelo	250 km
Trecho 4	Ramal Passo Fundo – Roca Sales	157 km
Trecho 5	Ramal Passo Fundo – Cruz Alta	194 km
Trecho 6	Ramal Dilermando de Aguiar – Santa Rosa	428 km
	Total	2045 km

EM BRANCO

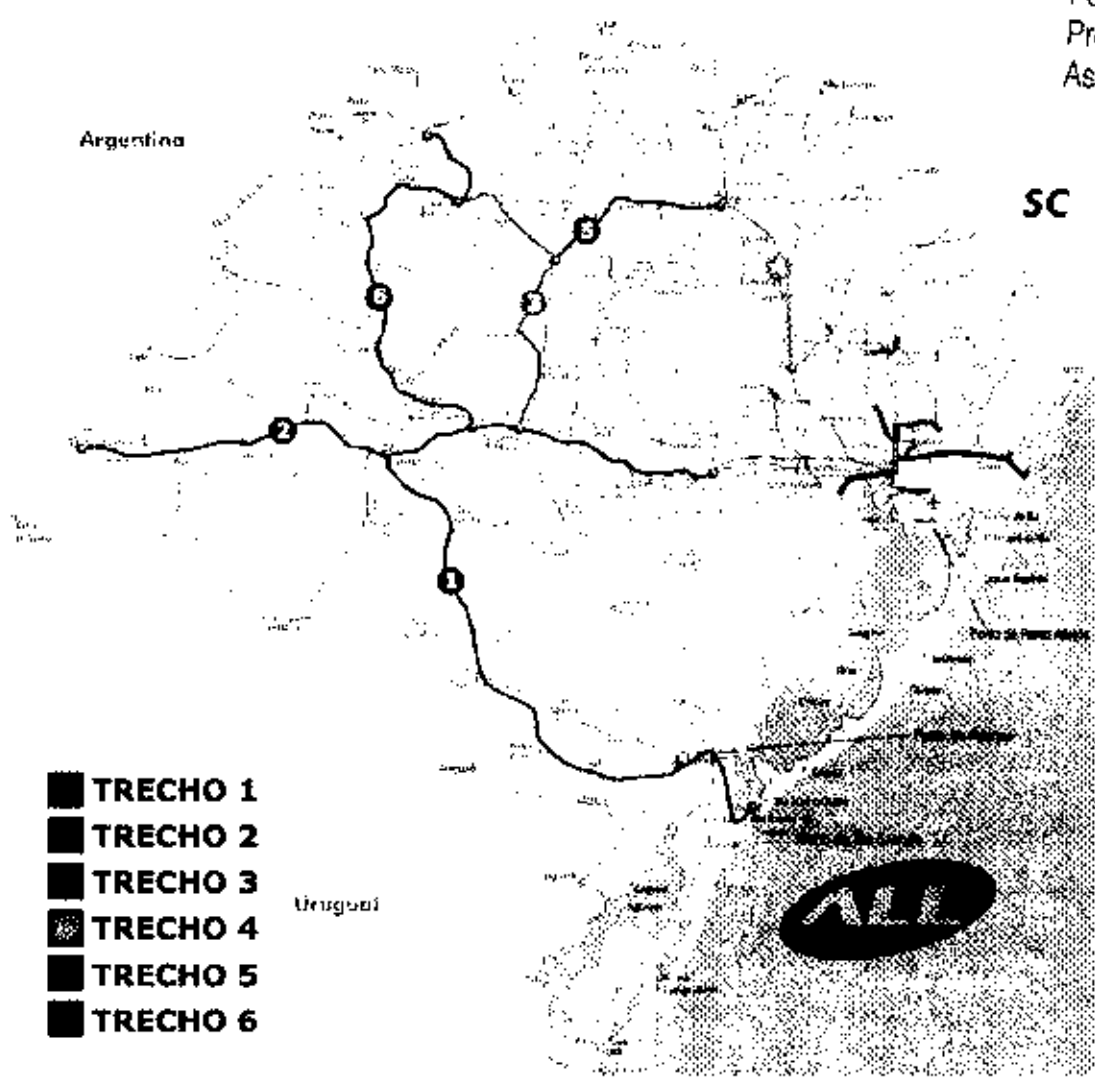


Figura 1 – Trechos da Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul

III. CARACTERIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA

A fim de contextualizar a Malha Ferroviária Sul sob concessão da ALL no que se refere as suas interconexões, é apresentada a Tabela 2.

Tabela 2 - Pontos de Interconexão da Malha Ferroviária Sul concedida à ALL

Área de atuação	Rio Grande do Sul Santa Catarina Paraná São Paulo
Pontos de Interconexão com Ferrovias	
FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.	Pinhalzinho-PR Ourinhos-SP
FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.	Guarapuava-PR
AFE – Administración de Ferrocarriles del Estado - Uruguai	Santana do Livramento-RS
Ferrocarril Mesopotámico General Orquiza - Argentina	Uruguaijana-RS
Pontos de Interconexão com Portos	
Paranaguá-PR	
São Francisco do Sul-SC	
Porto Alegre-RS	
Rio Grande-RS	
Estrela-RS (Terminal Hidroviário)	

Para caracterização física da malha do Rio Grande do Sul, o estudo apresentou relatório fotográfico, no qual foram registrados 8 ângulos a cada 10 km da ferrovia. O relatório permite uma boa visualização dos pontos por abranger os 360° do entorno (0°, 45°, 90°, 135°,

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

180°, 225°, 270° e 315°). Entretanto, tais imagens não refletem de maneira satisfatória a espacialização da ferrovia, como se tem na análise de um mapa em escala adequada. Além disso, o espaçamento de 10 km, embora representativo quando se compara à extensão da malha no Estado, não permite a identificação de aspectos ambientais que podem se apresentar de forma pontual no decorrer do traçado, como é o caso de pequenos aglomerados habitacionais, fragmentos florestais, ocorrência de processos erosivos, fatores de risco como travessias de pedestres, dentre outros. Tais aspectos não são detectáveis nesta caracterização física do trecho e também não foram indicados em mapeamento.

Além do relatório fotográfico supracitado, o estudo apresentou ainda um relatório dos pontos notáveis identificados, juntamente com a sua respectiva descrição. Este registro facilitou a análise no sentido de identificar a quantidade e tipologia de pontos notáveis na malha em estudo, mas da mesma forma, seria melhor aplicado se associado à espacialização em mapas em escala adequada. O relatório fotográfico deve ser inserido no Sistema de Informações Geográficas que a ALL vêm estruturando para a malha dos Estados do Paraná e Santa Catarina e que deverá ser expandido para a malha do Rio Grande do Sul.

Na caracterização do meio físico, com relação à hidrografia, foram identificados, fotografados e demarcados tanto as obras de arte maiores, pontes e pontilhões, quanto os bueiros, com quatro registros: de destino, direita, esquerda e origem, com seus respectivos corpos d'água, para que se pudesse observar com maior clareza o volume e direção (montante e jusante) de cada córrego ou rio.

Também foram fotografados, em áreas onde a rede hidrográfica é escassa, os corpos d'água de volume considerável que estivessem no campo de visão da ferrovia. Isso inclui pequenas lagoas e açudes, identificadas sempre à direita ou à esquerda, olhando a partir do destino.

Para aplicação na análise de risco, foi referenciada e fotografada, cada passagem de nível (PN) cruzada pela ferrovia, inclusive as passagens de nível superior (PNS) e inferior (PNI). As PN's de estradas rurais, com tráfego esporádico de carroças e tratores e as PN's clandestinas também foram registradas. As de maior importância ganharam registros de destino, direita, esquerda e origem.

As estações, inclusive as desativadas e abandonadas foram fotografadas, assim como as chaves de manobra de ramais importantes para indústrias ou cooperativas.

Trecho 1: Rio Grande – Cacequi /RS

O trecho 1 está localizado no sul do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Cacequi, seguindo rumo ao leste do estado até Rio Grande.

Sem influências significativas da topografia, a ferrovia, entre as estações Cacequi e Rio Grande, inicia seguindo em direção sudeste, paralelo ao rio Cacequi, até a estação de São Gabriel, a partir desta a via permanente segue sentido ao sul por aproximadamente 110 km até a estação de Bagé.

A partir do km 210 a linha segue a sudoeste novamente até Pedro Osório, sendo que metade deste trecho segue em paralelo à Rodovia BR-293. De Pedro Osório a Pelotas a linha segue em sentido leste e de forma bastante retilínea, havendo a partir deste trecho uma quebra de 90° em sentido sul e um traçado muito linear que vai de Pelotas até Quinta, seguindo paralelamente pela BR-471. De Quinta até Rio Grande o traçado contorna o ponto de entrada da Lagoa dos Patos, chegando ao seu destino final que se encontra no Saco da Mangueira.

O estudo dividiu o trecho 1 em dois segmentos, a fim de facilitar a compreensão de suas particularidades, sendo o primeiro segmento de Cacequi a Bagé e o segundo segmento de Bagé a Rio Grande.


O trecho entre Cacequi e Bagé possui 209,284km. Tem início na estação de Cacequi (NCY), no km 0,00 da linha Cacequi – Rio Grande (NCY-NBG) e termina na estação de Bagé (NBG), no km 209,284 da mesma linha ferroviária.

O trecho entre Bagé e Rio Grande perfaz 263,251 quilômetros. Tem início na

7:66
ser
u

EM BRANCC

estação de Bagé (NBG), no km 209,284 da linha Cacequi – Rio Grande (NCY-NRG) e termina na estação de Rio Grande (NRG), no km 472+116.

Folha 1639
Processo 3534/00
Assinatura: 

Trecho 2: Uruguaiana – Rio Pardo/RS

O trecho 2, objeto do processo de licenciamento, está localizado inteiramente no centro-sul do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Rio Grande, próximo ao litoral, seguindo rumo ao oeste do Estado em direção à divisa com a Argentina, cruzando praticamente de forma linear todo o Estado no sentido leste/oeste.

Com forte influência topográfica, a ferrovia entre as estações Rio Pardo e Santa Maria inicia pendendo para direita, seguindo próxima ao Rio Jacuí e passando por pequenas localidades como Bexiga, Idelfonso Fontoura, Cachoeira do Sul, Jacuí e Restinga Seca. Neste primeiro trecho, cruza a BR-471 junto à cidade de Rio Pardo, passando ainda pela rodovia BR-153 e a rodovia estadual RS-149.

Seguindo sentido oeste após a estação de Santa Maria, em um traçado curvo à esquerda, a via permanente inicia um longo trecho retilíneo passando pela Estação de Dilermando Aguiar, onde se encontra o desvio para Santiago ou Cacequi. O trecho até este ponto passa ainda pelas localidades de São Lucas e Umbú antes de chegar a Cacequi.

Na estação de Cacequi tem-se o desvio para Bagé. Pelo trecho principal, a linha segue retilínea. No Km 439,400 encontra-se o entroncamento para Santana do Livramento e pela linha principal chega-se a Uruguaiana.

Para facilitar a compreensão das particularidades do trecho, com seus 534 km de extensão, o estudo foi dividido em quatro trechos menores:

- Trecho NRP-NSM: perfazendo 164,420 km entre a estação de Rio Pardo (NRP), no km 152,676 da linha Porto Alegre a Uruguaiana, até o último ramal ferroviário da cidade de Santa Maria (NSM), no km 318,096.
- Trecho NSM-NCY: perfazendo 110,645 km entre a estação de Santa Maria (NSM), no km 318,096 da linha Porto Alegre a Uruguaiana, até o km 428,741 na estação de Cacequi (NCY).
- Trecho NCY-NAL: perfazendo 119,049km entre a estação de Cacequi (NCY), no km 428,741 Porto Alegre a Uruguaiana, até o km 547,790 da estação ferroviária de Alegrete (NAL).
- Trecho NAL-NUG: perfazendo 138,996km entre a estação de Alegrete (NAL), da linha Porto Alegre a Uruguaiana, até o km 686,786 na estação de Uruguaiana (NUG).

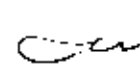
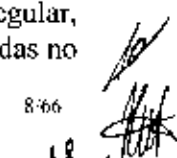
Trecho 3: Santa Maria – Santo Ângelo/RS

O trecho é composto pelas linhas Marcelino Ramos – Santa Maria e Cruz Alta – Santo Ângelo, localizado no centro-oeste do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Santa Maria, seguindo rumo ao norte do Estado até Cruz Alta. A partir deste, a via permanente segue em sentido noroeste até Ijuí. Deste ponto a linha desce em sentido sudoeste até alcançar Santo Ângelo.

Sem influências significativas da topografia, exceto por um pequeno trecho inicial junto a Santa Maria onde passa por um trecho de fim de serra, a ferrovia, entre as estações Santa Maria a Santo Ângelo, inicia seguindo em direção sul, paralelo à rodovia federal BR-158 até a cidade de Júlio de Castilhos, quando se afasta em direção oeste, mas ainda no mesmo sentido desta rodovia, formando a malha ferroviária um arco junto a esta, assim até a cidade de Cruz Alta.

A partir de Cruz Alta a linha segue em sentido noroeste, de forma bastante linear até a cidade de Ijuí. Este trecho é acompanhado paralelamente pela rodovia estadual RS-342.

A via permanente que segue de Ijuí até Santo Ângelo torna-se bastante irregular, desviando de corpos hídricos que dificultam a sua passagem devido a irregularidades formadas no

 8/66 

EMERSON

terreno pelos Rio Ijuí e Arroio Santa Bárbara.

Para facilitar a compreensão das particularidades do trecho, com seus 250,747 km de extensão, este estudo foi dividido em dois trechos menores:

- Trecho NSM-NCY: perfazendo 142,732km entre a estação Santa Maria (NSM) no km 00,000 – pátio, até a estação de Cruz Alta (NCZ) no km 142,737 da linha Santa Maria - Marcelino Ramos.
- Trecho NCY-NSN: perfazendo 108,015km entre a estação de Cruz Alta (NCY), que neste ramal tem sua quilometragem zerada novamente até a estação de Santo Ângelo no km108,015.

Trecho 4: Passo Fundo – Roca Sales/RS

O trecho 4 está localizado noroeste do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Roca Sales rumo ao norte do Estado até Passo Fundo.

Com grande influência da topografia, a ferrovia entre as estações de Roca Sales a Passo Fundo inicia seguindo em direção norte, cruzando logo no início de seu trajeto a rodovia estadual RS-129, logo após a estação de Muçum. Deste ponto em diante a via permanente segue em paralelo à RS-129 até a estação de Casca, onde novamente a cruza em PNS. Neste trecho a ferrovia apresenta diversas obras de arte como túneis e pontes de tamanho significativo.

A partir deste ponto a via permanente segue continuamente em leve curva para esquerda sentido a Passo Fundo, onde encerra este trecho.

Trecho 5: Passo Fundo – Cruz Alta/RS

O trecho 5 está localizado inteiramente no centro-norte do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Passo Fundo, seguindo rumo ao oeste do Estado, cruzando o centro do Estado, praticamente de forma linear.

Com forte influência topográfica, a ferrovia entre as estações Passo Fundo e Cruz Alta inicia pendendo para direita, seguindo praticamente em paralelo à BR-285 até a estação de Carazinho.

Depois desta estação a via permanente segue até a estação de Santa Bárbara do Sul, sem grandes influências do terreno, e da mesma forma segue até a estação de Cruz Alta.

Trecho 6: Dilermando de Aguiar – Santa Rosa/RS

O trecho 6 está localizado inteiramente no noroeste do Rio Grande do Sul, saindo da estação de Dilermando de Aguiar, próximo de Santa Maria, subindo rumo ao norte, em direção à Santa Rosa.

Num traçado com forte influência topográfica, inicia pendendo à esquerda, passando por pequenas localidades como São Pedro do Sul, Mata e Nova Esperança, além de Jaguari.

Depois de cruzar com a rodovia estadual RS-287, sobe em direção ao norte até alcançar Santiago. De Santiago traça um curva partindo da direita para a esquerda até alcançar o município de Bossoroca, onde a via faz um "s" também rumo ao norte até São Luiz Gonzaga, depois de cruzar com a rodovia RS-168.

Num traçado mais retilíneo, na direção nordeste, a via permanente alcança o município de Cerro Largo. Depois, num trajeto perpendicular à rodovia federal BR-392, rumo leste, a ferrovia chega a Santo Ângelo.

Em um novo arco, em curva acentuada da direita para a esquerda, rumo ao norte, a via permanente atinge Giruá. O trajeto se repete, também com uma curva acentuada, até chegar ao destino final, em Santa Rosa.

EMERGENCY

Para facilitar a compreensão das particularidades do trecho, com seus 480 km de extensão, o estudo foi dividido em quatro trechos menores:

- Trecho NSN-NSR: perfazendo 65,495 km entre a estação de Santo Ângelo (NSN), no km 108,015 da linha Cruz Alta-Santa Rosa, até o último ramal ferroviário da cidade de Santa Rosa (NSR), no km 173,510.
- Trecho NSN-NLG: perfazendo 105,729 km entre a estação de Santo Ângelo (NSN), no km 221,500 da linha Santiago-Santo Ângelo, até o km 115,771, na estação de São Luiz Gonzaga (NLG).
- Trecho NLG-NST: perfazendo 115,771 km entre a estação de São Luiz Gonzaga (NLG), no km 115,771, entroncamento do ramal de São Borja, até o km 0 da estação ferroviária de Santiago (NST).
- Trecho NDA-NST: perfazendo 142,46 km entre a estação de Dilermando de Aguiar (NDA), da linha Porto Alegre-Uruguaiana, marco zero do trecho, até o km 142,460, na estação de Santiago (NST).

Transporte associado / Fluxo logístico

Dentre os vários segmentos que compõem os fluxos logísticos da ALL: madeira, siderúrgico, petroquímico, alimentício, cimento e clínquer, além de combustíveis, o maior deles é o fluxo gerado pelo mercado agrícola, com destaque para cargas de soja e de milho. Na descrição específica por trecho, foram apresentadas as principais cargas movimentadas, as quais constam na Tabela 3.

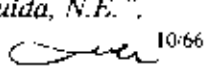
Trecho 1: Rio Grande – Cacequi /RS	Trigo, Soja, Alcool, Diesel, Gasolina.
Trecho 2: Uruguaiana – Rio Pardo/RS	
Trecho 3: Santa Maria – Santo Ângelo/RS	Trigo, Soja, Alcool, Diesel, GLP, Gasolina.
Trecho 4: Passo Fundo – Roca Sales/RS	
Trecho 5: Passo Fundo – Cruz Alta/RS	Trigo, Soja.
Trecho 6: Dilermando de Aguiar – Santa Rosa/RS	

O Plano de Ação de Emergências (PAE) apresentou a relação de produtos perigosos transportados, compilada na Tabela 4, além dos mapas com a rota destes produtos nos Estados do PR, SC e RS. Os mapas não foram apresentados em escala e resolução adequadas, o que impossibilitou a análise dos mesmos.

Nº da ONU	Produto	Classe
1170	Alcool Etílico	3 Líquidos Inflamáveis
1203*	Óleo Diesel	3 – Líquidos Inflamáveis
1203	Gasolina	3 Líquidos Inflamáveis
1075	GLP	2 - Gases
3082*	Fuel Oil	9 - Substâncias e artigos perigosos diversos
2187	CO ₂	2 – Gases

Fonte: PAE da ALL

* O número ONU do óleo diesel foi apresentado no estudo como 1203, no entanto, este corresponde a "combustível auto-motor, incluindo álcool motor e gasolina". O nº ONU 1202 corresponde a "gasóleo, ou óleo diesel, ou óleo para aquecimento, leve".

O número ONU do fuel oil foi apresentado no estudo como 3082, no entanto, este corresponde a "substância que apresenta risco para o meio ambiente, líquida, N.E.". 

EMERSON

O nº ONU 1268 definido como "destilados de petróleo N.E., ou derivados de petróleo, N.E.) é mais apropriado no caso do fuel oil.

Folha 1642
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Na gestão ambiental, o fluxo logístico será avaliado no âmbito do gerenciamento de riscos e na questão de atropelamento de fauna, visto que um fator atrativo de animais à linha férrea é relacionado ao derramamento de cargas do setor agrícola.

O PAE que está sendo elaborado em cumprimento à LO 559/06 deve sanar estes problemas de modo a permitir o gerenciamento de riscos atrelado ao tipo e ao volume de cargas transportadas em ambientes de sensibilidade ambiental diversa.

Ramais de Clientes

Os principais clientes que possuem ramal ferroviário para carregamento de produto nos trechos contemplados no estudo foram listados e tiveram sua localização apontada em marco de quilometragem. Estas informações devem ser incorporadas ao Sistema de Informações Geográficas.

Material rodante

Foi apresentada uma quantificação aproximada do material rodante na via, com a alocação em cada trecho. A especificação do material rodante contemplou a descrição do material de tração (dados técnicos e desenho esquemático).

Integração com o sistema viário

Para avaliação da integração da malha ferroviária com as rodovias, foram apresentados mapas com marcos indicando os pontos de cruzamento com rodovias federais e estaduais, com indicação da forma de transposição, se em nível, passagem inferior ou passagem superior, além de registro fotográfico.

É importante que este aspecto seja contemplado no Programa de Gerenciamento de Riscos, considerando a criticidade da transposição das rodovias mapeadas. O mapeamento deve ser inserido no Sistema de Informações Geográficas que está sendo desenvolvido para atender a LO 559/06 e 748/08.

As vias de acesso urbano representadas por passagens de nível foram fotografadas e localizadas no relatório de pontos notáveis. Devem ser, da mesma forma, inseridas no SIG. O mapeamento deve ser datado para que, em vistorias futuras, possa-se analisar a dinâmica de abertura de novos acessos, regulares ou clandestinos, principalmente em áreas densamente povoadas.

IV. UNIDADES DE APOIO

As unidades de apoio são representados pelos pátios de manutenção de locomotivas, pátios de manutenção de vagões, oficinas de locomotivas, oficina de vagões, postos de abastecimento, lavagem de vagões/locomotivas, estações de tratamento de efluentes, separadores de água e óleo. O estudo apresentou uma caracterização superficial do entorno das unidades de apoio e dos principais aspectos ambientais pertinentes a sua operação, citam-se: resíduos, efluentes, emissões.

Em suma, o estudo considera os resíduos, efluentes e emissões gerados como "não significativos", sem se basear em dados quantitativos relevantes que dessem suporte a tal afirmação. Com o conhecimento sobre as operações comuns, os produtos manipulados e o estado precário de conservação de muitas das Unidades de Apoio ativas atualmente, sabe-se que estas tem provocado impactos ambientais significativos, relacionados principalmente à geração de resíduos perigosos, lançamento de efluentes e vazamentos de óleo.

Todavia, as discussões acerca das unidades de apoio não serão analisadas com

[assinatura] 11/66 [assinatura]

EM BRANCO

maior profundidade neste parecer, por contarem com licenciamento corretivo tramitando em processo separado. Trata-se do Processo nº 02001.007091/2006-23, específico para as Unidades de Apoio da Malha Ferroviária Sul, que abrange os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

V. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O diagnóstico ambiental abordou os meios físico e biótico. Não foi apresentado tópico específico para o meio socioeconômico, sendo que assuntos relacionados a este meio apareceram de forma dispersa no restante do diagnóstico. O conteúdo inerente ao meio socioeconômico será alvo de Parecer Técnico específico.

Meio físico

Para o diagnóstico ambiental da malha ferroviária da ALL no Estado do Rio Grande do Sul, os estudos apresentados basearam-se fundamentalmente em descrever a região a partir de dados secundários regionalizados.

Assim, apresentou em todos os estudos, descrição regional dos temas relacionados ao meio físico, a saber: fisiografia, relevo/geomorfologia, geologia, solos, aspectos geobotânicos, clima, hidrografia e hidrogeologia.

As regiões fisiográficas descritas são o litoral, a depressão central, a encosta do sudeste, a serra do sudeste, campanha, missões, alto Uruguai, planalto médio, encosta inferior do nordeste, encosta superior do nordeste, campos de cima da serra, totalizando 11 regiões.

Em termos de relevo e de geomorfologia, o estado pode ser subdividido em domínios e subdomínios morfoestruturais. Três são os domínios: o Domínio Morfoestrutural dos Depósitos Sedimentares Quaternários, com seus subdomínios morfoestruturais dos Depósitos Sedimentares Litorâneos e Depósitos Sedimentares Interioranos; o Domínio Morfoestrutural das Bacias e Coberturas Sedimentares, com seu subdomínio morfoestrutural Bacia e Coberturas Sedimentares do Paraná; o Domínio Morfoestrutural dos Embasamentos em Estilos Complexos, com seu subdomínio morfoestrutural Embasamentos do Sul.

No que tange a geologia, o Rio Grande do Sul é constituído por terrenos rochosos originados em diferentes épocas, constituindo assim terrenos pré-Cambrianos, terrenos sedimentares da Bacia do Paraná, além de terrenos recobertos por sedimentos recentes Cenozóicos. Os terrenos pré-Cambrianos são constituídos de rochas metamórficas que estão relacionadas a eventos deformacionais que atingiram a crosta pretérita, originando os crátons (Rio de La Plata) e cinturões móveis (Dom Feliciano). Já a Bacia do Paraná é constituída no estado por rochas sedimentares eólicas (arenitos finos da Formação Botucatu) e fluviais (Formação Rosário do Sul) intercalados com derrames basálticos da Formação Serra Geral. Os sedimentos cenozóicos, por sua vez, ocorrem primordialmente nas baixadas litorâneas e em calhas de rios que cortam o estado, recobrendo rochas pertencentes a Bacia do Paraná.

Os solos do Estado do Rio Grande do Sul podem ser caracterizados como latossolos, nitossolos, luvisolos, argissolos, chernossolos, planossolos, cambissolos, neossolos, vertissolos, além dos ambientes de dunas. Os latossolos podem ser subdivididos em 3 grupos (bruno, vermelho-escuro, roxo), os nitossolos em 3 grupos (terra bruna estruturada, terra bruna intermediária e terra roxa), os luvisolos em 2 grupos (podzólico bruno-acinzentado e podzólico bruno-acinzentado planossólico), argissolos (podzólico vermelho-escuro), alissolos (podzólico vermelho-amarelo), chernossolos em 2 grupos (brunizén avermelhado e brunizén vértico), planossolos em 3 grupos (solódico, vértico e planossolo), cambissolos em 2 grupos (bruno húmico e cambissolo), além de neossolos em 4 grupos (areias quartzosas, areias quartzosas hidromórficas húmicas, solos aluviais e solos lítólicos).

Em termos climatológicos, o estado se enquadra na zona fundamental temperada, denominado temperado úmido, com chuvas em todos os meses do ano, com mês mais quente com temperatura superior a 22° e mês mais frio, superior a 3°C. Os ventos predominantes são de quadrante leste em decorrência de fenômenos de alta e baixa pressão. Geadas são normais e a

[assinatura]

EM BRANCO

umidade relativa do ar é alta, variando entre 75% e 85% ao longo do ano.

A hidrografia é tema que foi diagnosticado no estudo, com a distinção de dois grandes grupos de cursos d'água, aqueles que correm para o Atlântico e aqueles que correm para o Rio Uruguai, que possui 178.235 km². No total, são 22 sub-bacias hidrográficas no Estado do Rio Grande do Sul, a saber: Alto Jacuí, Apuae-Inhandaua, Baixo Jacuí, Cai, Camaquã, Gravataí, Guaíba, Ibicuí, Ijuí-Piratinim-Icamaquã, Litoral Médio, Mampituba, Mirim-São Gonçalo, Negro, Pardo, Passo Fundo Várzea, Quarai, Santa Maria, Sinos, Taquari-Antas, Tramandaí, Turvo-Santa Rosa-Santo Cristo, Vacacaí-Vacacaí Mirim. Os sistemas hidrogeológicos aquíferos fissurais do estudo cristalino, aquíferos porosos permianos, aquíferos porosos triássicos, aquíferos porosos co-cretáceos, aquíferos fissurais Serra Geral, aquíferos porosos cenozóicos costeiros, aquíferos porosos cenozóicos coluvionares, aquíferos porosos cenozóicos aluvionares, todos os quais foram apresentados e descritos.

Todos os recursos hídricos interceptados ou ao largo da via foram quantificados e fotografados, inclusive os corpos d'água intermitentes, demarcados pela existência de bueiros em concreto, pois estes servem para escoamento pluvial e oportunamente, apresentam algum fluxo. Os registros incluem: numeração seqüencial; trecho; localização em termos de marcos de linha (km + metros); nome do rio; classificação em função do tamanho, se rio, córrego ou corpo hídrico intermitente; estrutura física relacionada: se ponte ferroviária, pontilhão ou bueiro (neste caso incluindo neste termo galerias pluviais e/ou manilhamento) e o material de que é feita, se aço ou concreto armado.

Por tratar-se de uma informação relevante para o Estudo de Análise de Riscos, os dados da hidrografia devem ser incorporados ao mesmo e ao Sistema de Informações Geográficas da ALL. O estudo da malha hidrográfica será aplicado na análise de riscos como fator de sensibilidade das áreas de influência da operação ferroviária.

Do que pode ser considerado a partir da análise dos dados apresentados no estudo ambiental como diagnóstico é que correspondem a informações de caráter regional que apresentam pouca efetividade na identificação de impactos ambientais de um empreendimento que já se encontra em operação há vários anos, como é o caso da malha ferroviária operada pela ALL. Neste sentido, tornar-se-ia muito mais efetiva a identificação de passivos ambientais provocados ao longo dos anos de operação do empreendimento para a melhoria da gestão ambiental, com correção/mitigação dos mesmos e proposição de programas de prevenção da incidência de novos impactos.

Apesar de, para cada trecho, o estudo ter apontado as unidades temáticas afetadas pelas ferrovias, quantitativamente demonstrando as interrelações do traçado do empreendimento com o ambiente diagnosticado, tais informações pouco agregam valor a gestão ambiental do mesmo. Não se pretende aqui, num procedimento de regularização de uma malha ferroviária, por exemplo, buscar pormenorizar diagnóstico de solos e rochas (geologia), com o reconhecimento de características geotécnicas que poderão interferir na estabilidade de taludes de corte e aterro para a área diretamente afetada pelo empreendimento, para prevenir a indução de processos erosivos, uma vez que o empreendimento já existe e os processos erosivos já incidiram ao longo dos anos. Assim, seria mais efetivo buscar a identificação dos processos erosivos, catalogando-os e caracterizando-os como passivos que deverão ser mitigados/corrigidos.

O que se propõe aqui para a continuidade do procedimento de licenciamento ambiental é a elaboração de um Programa de Identificação/Cadastramento e Controle de Processos Erosivos, uma vez que este é o impacto primordial relacionado ao meio físico a incidir em decorrência do empreendimento ferroviário. Tal programa deverá ter como foco principal o cadastramento de processos erosivos verificados ao longo da área diretamente afetada pelo empreendimento (malha ferroviária, com seus diversos trechos no Estado do Rio Grande do Sul), a partir do georreferenciamento, mapeamento e relatório fotográfico ao longo dos trechos. Este cadastramento possibilitará a gestão de tais passivos, a partir da proposição de adoção de ações de mitigação e/ou correção de tais passivos. Tal programa poderia ser implementado ao longo da vigência de uma possível Licença de Operação, caso este seja o encaminhamento a ser dado pelo Instituto na regularização do empreendimento, possibilitando uma priorização, ao longo do tempo, dos passivos mais impactantes para os menos problemáticos, buscando sua recuperação.

[assinatura] 13/66 [assinatura]

EMERSON

As alternativas de ações de correção e mitigação dos processos erosivos devem ser apresentadas no Programa, embora a correção de cada passivo deva ser tratada individualmente com a elaboração de projeto técnico específico. O Programa deve ainda prever a adoção de medidas preventivas de controle de processos erosivos, de forma a ser prevenir a incidência de novos focos. Monitoramento da área diretamente afetada, especialmente nos períodos de chuvas mais intensas, também deve ser foco do Programa.

Obras de arte

As obras de arte foram relacionadas, fotografadas (em 4 ângulos: origem, destino, margem direita e margem esquerda) e para cada uma delas foi indicado: localização, material do qual foi construída (aço, concreto armado), vão e extensão.

Em alguns casos não foi apresentada a medida do vão, a qual deve ser complementada por ser necessária à avaliação da funcionalidade da obra de arte como passagem de fauna.

Os dados são bastante úteis, mas da forma apresentada no estudo são pouco funcionais. Eles devem ser incorporados ao SIG para que, de forma espacializada no mapa, sejam melhor aproveitados no desenvolvimento dos Programas relacionados à preservação das APP's, passagens de fauna, gerenciamento de riscos, entre outros.

A Tabela 5 apresenta a relação das obras de arte mais representativas por trecho, enquanto a Tabela 6 apresenta a rede hidrográfica interceptada pela ferrovia. O grande número de corpos d'água atravessados dá destaque à sensibilidade ambiental da área, assim como mostra o potencial de corredores de fauna que podem ser analisados.

Tabela 5 – Obras de arte representativas por trecho			
Trecho	Sub-Trecho	Denominação	Extensão (m)
Trecho 1 Rio Grande – Cacequi /RS	Trecho 1 – Cacequi a Bagé	Ponte sobre o Arroio Parodão	51,60
		Ponte sobre o Rio Vacacai	104,00
		Ponte sobre o Arroio Vacacai	84,24
		Ponte sobre o Rio Jaguari	425,00
	Trecho 1 Trechos 2 Bagé a Rio Grande	Ponte sobre o Arroio Quebracho	100,00
		Ponte sobre o Arroio Antunes	78,00
		Ponte sobre o Arroio Basílio	159,40
		Ponte sobre o Rio Arambare	120,00
		Ponte sobre o Rio Piratini	310,90
		Ponte sobre o Rio Gonçalves	281,70
Trecho 2 Uruguaiana Rio Pardo/RS	Trecho 1 – Rio Pardo a Santa Maria	Ponte sobre rio Pardo	
		Ponte sobre o rio Botucarai	
		Ponte sobre o Rio Jacui	435,60
	Trecho 2 Santa Maria a Cacequi	Arroio do Pau Fincado	31,60
		Ponte sobre o Rio Ibicuzinho	64,20
		Ponte sobre o Rio Umbú	42,60
	Trecho 3 – Cacequi a Alegrete	Ponte sobre o Rio Santa Maria	1.490,94
		Ponte sobre a Várzea do Rio Santa Maria	51,60
		Ponte sobre o Rio Saycan	124,00
		Ponte sobre o Rio Itapevi	120,64
		Ponte sobre o Rio Jacaguá	83,40
		Ponte sobre o Arroio Divisa	77,50
		Ponte sobre o Rio Lajeado	118,76
		Ponte sobre o Rio Ibirapuitã	160,66
	Trecho 4 - Alegrete e Uruguaiana	Ponte sobre Rio Restinga Seca	83,60
		Ponte sobre Rio Capivari	51,60
		Ponte sobre o Rio Inhaduy	92,58
		Ponte sobre o Arroio Guassu Boi	103,20
Ponte sobre o rio Ibirocahi Mirim		52,50	
Ponte sobre o Rio Ibirocahi	115,50		

EM BRANCO

Tabela 5 - Obras de arte representativas por trecho

Trecho	Sub-Trecho	Denominação	Extensão (m)
		Ponte sobre o Rio Touro Passo	172,35
		Ponte sobre o Rio Itajassu	102,00
Trecho 3 Santa Maria - Santo Ângelo/RS	Trecho 1 - Santa Maria a Cruz Alta	Ponte sobre o Rio Córrego no km 0-841	11,20
		Ponte sobre o rio Vacacai Mirim no km 11,004	22,20
		Pontilhão sobre córrego no km 15,985	6,00
	Trecho 2 - Cruz Alta a Santo Angelo	Ponte sobre córrego no km 53,150	11,80
		Ponte sobre o rio Ijuí no km 64,264m	122,31
		Ponte sobre córrego no km 69,565	5,30
		Ponte sobre córrego no km 75,702	5,30
		Ponte sobre arroio Santo Antônio no km 77,735	19,74
		Ponte sobre o Rio Santa Tereza no km 88,318	40,60
		Ponte sobre Arroio Santa Bárbara no km 100+600	21,54
	Ponte sobre o arroio Taquarixim no km 106,965	15,54	
Trecho 4 Passo Fundo - Roca Sales/RS		Trecho caracterizado por vários túncis na região serrana, no total de 32 obras.	
		pontes sobre Rio Pessegueiro	
		Ponte sobre o Rio Mula Preta	
Trecho 5 Passo Fundo - Cruz Alta/RS		Ponte sobre o Rio Passo Fundo I - no km 335 + 295m	114,90
		Ponte sobre o Arroio Pinheirinho - no km 233 + 800m	34,65
		Ponte sobre o Arroio Severo - no km 232 + 886m	41,46
		Ponte sobre o Rio Ferreira - na km 216 - 370m	31,13
Trecho 6 Dilermando de Aguiar Santa Rosa/RS	Trecho 1 - Santo Ângelo e Santa Rosa	Ponte de aço sobre o rio Comandai	20,40
	Trecho 2 - Santo Ângelo e São Luiz Gonzaga	Ponte rodoferroviária sobre o rio Ijuí (km 158+311m)	347,80
		Pontes sobre o Arroio São João,	
		Ponte sobre o rio Rolador em concreto armado	119,10
		Ponte sobre o rio Piraju	154
		Ponte sobre o rio Pirajuzinho	115,50
		Ponte sobre o rio Barrigado	98,70
	Trecho 3 - São Luiz Gonzaga e Santiago	Ponte sobre córrego no km 104	387
		Ponte de dois vãos sobre o rio Piratini	647,40
		Ponte sobre Arroio Icamaguazinho	98,70
		Ponte sobre Arroio Pessegueiro	116
		Ponte sobre rio Icamagua	18,25
		Ponte sobre rio no km 14 + 800	98,7
		Ponte da barragem, no km 9+700	98,7
	Trecho 4 - Santiago e Dilermando de Aguiar	Túnel no km 114-400m	
		Ponte sobre o rio Rosário	120,40
		Ponte sobre o rio Jaguarí	240
		Ponte sobre o rio Toropi	130,25
		Ponte sobre o rio Curussu	58,60
		Ponte sobre o rio Curussu	66,20
		Ponte sobre o Arroio São Miguel	21,20
		Ponte sobre o rio Taquarichim e Arroio Santo Antônio	21,20
		Ponte sobre o Arroio Lageado	31,40
		Ponte sobre o Arroio Fazenda	51,60
		Ponte sobre o Arroio Taquara	21,70
		Ponte sobre a várzea do rio Ibicui	21,10
		Ponte sobre o rio Ibicui	103,20
		Ponte sobre a segunda várzea do mesmo Ibicui	21,10
	Ponte sobre a terceira várzea do Ibicui	31,30	

EM BRANCC

Tabela 6 - Rede Hidrográfica Interceptada pela Ferrovia				
Trecho	Sub-trecho	Total de Obras de arte		Extensão da malha (km)
Trecho 1: Rio Grande - Cacequi /RS	Trecho 1 - Cacequi a Bagé	54	82	483
	Trechos 2 - Bagé a Rio Grande	28		
Trecho 2: Uruguaiana - Rio Pardo/RS	Trecho 1 - Rio Pardo a Santa Maria	50	237	533
	Trecho 2 - Santa Maria a Cacequi	74		
	Trecho 3 - Cacequi a Alegrete	62		
	Trecho 4 - Alegrete e Uruguaiana	59		
Trecho 3: Santa Maria - Santo Ângelo/RS	Trecho 1 - Santa Maria a Cruz Alta	3	11	250
	Trecho 2 - Cruz Alta a Santo Ângelo	8		
Trecho 4: Passo Fundo - Roca Sales/RS	-	62		157
Trecho 5: Passo Fundo - Cruz Alta/RS	-	5		194
Trecho 6: Dilermando de Aguiar - Santa Rosa/RS	Trecho 1 - Santo Ângelo e Santa Rosa	1	98	428
	Trecho 2 - Santo Ângelo e São Luiz Gonzaga	20		
	Trecho 3 - São Luiz Gonzaga e Santiago	33		
	Trecho 4 - Santiago e Dilermando de Aguiar	54		
		495		2045 km

Meio Biótico

Fauna

Em relação à fauna, para todos os trechos, apresentaram-se listas, obtida por meio de dados secundários (revisão de literatura e coleta de informações verbais obtidas nas propriedades amostradas) para aves, peixes, mamíferos, répteis e anfíbios presentes no Rio Grande do Sul, destacando-se as espécies mais comuns na região e especificamente em cada trecho, bem como seus ambientes associados.

De acordo com o documento, a avifauna no Estado está representada por 573 espécies, somando mais de um terço de todas as espécies conhecidas no Brasil. Tal diversidade se deve à variedade de habitats e da situação geográfica da região, que se encontra em uma zona de transição entre florestas brasileiras e regiões de campos sulinos do continente americano.

Entre as aves que podem entrar na lista de ameaçadas foram citadas algumas espécies de gaviões e papagaios; Também foi apresentada uma lista das espécies mais comuns na região, como o jaçanã, quero-quero e perdiz.

Os mamíferos estão presentes com 141 espécies, totalizando 35% do total encontrado no Brasil. Destacaram-se o bugio, o lobo-guará, jaguatirica, onça, gato-do-mato, entre outros, estando algumas dessas espécies, presentes na lista de fauna ameaçada de extinção.

Para a herpetofauna, citaram-se como espécies presentes no estado do Rio Grande do Sul a tartaruga-verde-e-amarcela, jararaca-de-banhado, cobra-cipó e a cobra-coral como representantes dos répteis e a rã-assobiadora, sapo-ferreiro, e a perereca-do-banhado como exemplares de anfíbios.

Já para a ictiofauna, citaram-se o lambari, traíra, acará e cascudo que, de acordo com a Fundação Zoobotânica do Rio Grande do Sul, são algumas das espécies presentes no estado.

Devido à presença de alta diversidade de fauna presente na região, e das diferentes fitofisionomias interceptadas pela ferrovia, recomenda-se que seja implantado um Programa de Monitoramento de Atropelamento de Animais, o qual deve conter os pontos mais críticos e um

16/66
 [Assinatura]

EM BRANCO

senso das espécies mais suscetíveis de serem atropeladas devido à operação da ferrovia, bem como as medidas necessárias para minimizar este impacto sobre a fauna.

Flora

Em relação à flora, para todos os trechos foi apresentada uma introdução com a definição dos conceitos de bioma e uma macrocaracterização vegetacional dos biomas Mata Atlântica e Pampa, incluindo as suas fitofisionomias.

Para todos os trechos também foi realizada uma caracterização da vegetação limdeira. Para esse levantamento foi realizado um registro fotográfico a cada 10 km percorridos do trecho. Apesar das fotos permitirem uma visão clara da situação da vegetação local, não foi apresentada no estudo nenhuma caracterização primária da vegetação local, incluindo as espécies presentes nos trechos da ferrovia.

Além da caracterização geral de todos os trechos, foi realizada uma microcaracterização vegetacional para os trechos da ferrovia. Para o trecho 1, de Cacqui - Rio Grande, foi dividido em Estepe - Gramíneo Lenhosa, Estepe com atividades agrárias e Estepe - Arborizadas e áreas de Formações Pioneiras sob influência de atividades agrárias. Segundo o estudo, este trecho não atravessa nenhuma reserva biológica ou Área de Proteção Ambiental. Entretanto o trecho da Estação de Pelotas a estação de Rio Grande passa por trechos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, localizada na serra geral do estado.

Para o trecho 2, de Rio Pardo - Uruguaiana, este foi subdividido em quatro trechos. Dentro dos trechos foram encontradas as seguintes fitofisionomias: Áreas de Tensão Ecológica, Região de Floresta Estacional Decidual, Região de Estepe e Savanas Estépicas. O trecho não atravessa nenhuma reserva biológica ou Área de Proteção Ambiental. Entretanto o trecho da Estação de Rio Pardo a estação de Santa Maria passa por trechos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, localizada no vale do Rio Jacuí.

No trecho 3, de Santa Maria - Santo Ângelo, incide no trecho inicial em Floresta Estacional Decidual, passando pela região de Savana e finalizando novamente por um trecho de Floresta Estacional Decidual. Segundo o estudo, este trecho não atravessa nenhuma reserva biológica ou Área de Proteção Ambiental, mas entre as Estações de Santa Maria e de Santo Ângelo passa por trechos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, localizada na serra geral do estado.

O trecho 4, de Roca Sales - Passo Fundo, é formado por floresta estacional decidual, floresta ombrófila mista e pequenos trechos de estepe. Segundo o estudo, este trecho não atravessa nenhuma reserva biológica ou Área de Proteção Ambiental. Entretanto, o trecho da Estação de Roca Sales a estação de Passo Fundo passa por trechos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, localizada na serra geral do estado.

Para o trecho 5, de Passo Fundo - Cruz Alta, é caracterizado pelo bioma mata Atlântica, com a cobertura vegetacional dividida em Floresta Ombrófila Mista, Estepe e Floresta Estacional Decidual. O trecho 5 atravessa uma unidade de conservação caracterizada por Floresta Nacional de Passo Fundo, mas encontra-se fora de regiões de Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

O trecho 6, de Dilermando de Aguiar - Santa Rosa, também foi subdividido em 4 trechos e são encontradas as seguintes fitofisionomias: estepe, floresta estacional semidecidual e ecótono estepe / floresta estacional semidecidual. Segundo o estudo, esse trecho não atravessa nenhuma reserva biológica ou Área de Proteção Ambiental. A mais próxima é a Reserva Biológica da Mata Atlântica do Ibicuí-Mirim, distante vários quilômetros da sede de Dilermando de Aguiar. O trecho fica próximo da Zona Núcleo da Reserva da Biosfera dos remanescentes da Mata Atlântica no Estado.

Ainda no final foi apresentada uma descrição com dados secundários da flora da região, mais especificamente das regiões de Estepe, Floresta Ombrófila Mista e Floresta Estacional Decidual.

Apesar de ser apresentado no estudo as diversas fitofisionomias presentes em todo

EM BRANCC

o trecho da ferrovia, não foi apresentado nenhum mapeamento de uso do solo ou mapa de vegetação. Sem o devido mapeamento não é possível visualizar a localização dos remanescentes florestais e a possível criação de corredores ecológicos, tão importantes em uma região bastante alterada.

O único mapeamento apresentado consiste em mapeamento das Unidades de Conservação com a sobreposição do traçado da ferrovia. A escala e resolução do mapeamento não permitiram uma análise adequada do tema.

APP's

O estudo apresentou um levantamento das Áreas de Preservação Permanente interceptadas pela ferrovia. Para a definição do tamanho das APP's foi aplicado o parâmetro da área inundável do corpo hídrico (dentro do conceito de leito maior sazonal) que, de maneira simplificada, foi determinada pela extensão do vão das obras de arte.

No levantamento das APP's foram indicados em tabelas as seguintes informações: localização no traçado (km), identificação do corpo hídrico (indicando o nome quando possível), estágio sucessional em cada quadrante da APP (Figura 2), tipologia da vegetação, largura do corpo hídrico, largura da APP, largura da faixa de domínio e área de preservação permanente dentro da faixa de domínio (largura da APP x largura da faixa de domínio).

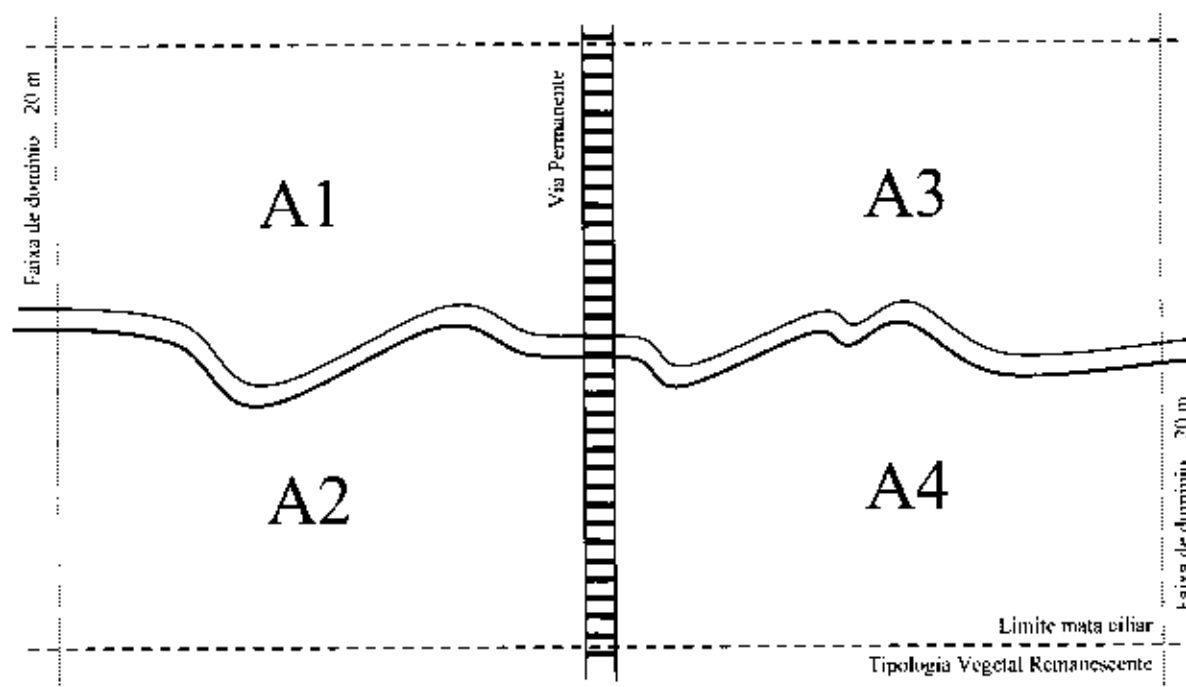


Figura 2 - Sistema de quadrantes utilizada para a avaliação das APP's dos corpos hídricos cruzados pela via permanente.

O grupo enquadrado como bueiros corresponde a corpos hídricos intermitentes, podendo, em função do verão, estarem secos. Entretanto, em virtude destes leitos servirem de escoamento pluvial, alguns situados em encostas e na proximidade de morros, os estudos manteve o registro como APP.

Lagos e represas fora da área de domínio da ALL, entretanto próximas o suficiente para apresentarem riscos de contaminação em caso de acidentes com derramamento de combustíveis ou outras cargas contaminantes, foram citadas juntamente com a tabela das APP's.

O mapeamento das APP's deve ser incluído no Sistema de Informações Geográficas com o objetivo de identificar as áreas sensíveis, gerenciando-se os riscos no âmbito do Programa de Gestão de Riscos.

EM BRANCO

Os dados serão, ainda, a base para os trabalhos do Programa de Revegetação das Matas Ciliares no Estado.

Folha 1650
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Meto socioeconômico

Histórico da ferrovia

O estudo apresentou o histórico da ferrovia focado nos eventos relacionados a: construção da malha; processos de arrendamento e concessão; arranjos institucionais; administração ferroviária; melhorias no transporte de cargas; desempenho financeiro; produtividade e prestação de serviços. O histórico foi detalhado para cada trecho.

Não foram apresentadas as alterações provocadas ao longo da história pela implantação e operação da ferrovia sob os seguintes aspectos: alterações na dinâmica populacional e de uso e ocupação do solo, convivência das comunidades com os impactos da operação ferroviária (ruído, poluição atmosférica, barreira física à transposição, etc), ocupação irregular da faixa de domínio (moradias, agricultura, pastoreio), dentre outros.

Estações antigas

Grande parte das antigas instalações da RFFSA foi depredada há bastante tempo. As que estão em melhor estado de conservação são as que foram invadidas por famílias e transformadas em moradias. Na maioria dos casos os posseiros são ex-funcionários da própria rede.

As estações antigas foram relacionadas no estudo, associadas ao seu histórico, nos casos em que foram encontrados registros, e ao registro fotográfico.

Sabe-se que algumas estações operacionais do trecho em estudo são utilizadas para pernoite eventual dos maquinistas dos autos de linha e dos supervisores da equipe de manutenção. Outras, já inoperantes, encontram-se em mal estado de conservação ou mesmo em ruínas.

Embora o histórico apresentado seja importante para manutenção das memórias do setor ferroviário no Brasil, há necessidade de complementação do diagnóstico das estações para que se tenha um levantamento do uso atual de cada uma delas.

O levantamento deve ser realizado no âmbito de um programa de gestão do patrimônio histórico, o qual deve indicar, no mínimo: responsável pela estação (imóveis da extinta RFFSA, cedidos para o SPU; sob concessão da ALL ou outros); estado de conservação; uso atual da estação; se existe tombamento do patrimônio histórico e artístico; viabilidade de implantação de projetos sociais na estação, como é o caso de adaptação das estações para exercerem a função de museu da história ferroviária ou bibliotecas.

O levantamento deve ser incorporado aos dados já levantados, citam-se: localização da estação, histórico e registro fotográfico.

Recursos Humanos

Conforme proposto no Termo de Referência, foram apresentadas as informações relativas à mão-de-obra na operação, destacando-se as atividades de maquinista e de operador de produção, consideradas as mais críticas.

No perfil dos cargos foram indicados: principais responsabilidades, nível decisório, qualificação, conhecimentos, habilidades e atitudes esperadas.

O estudo destacou as ações e programas de capacitação oferecidas aos empregados da empresa. Dentre eles foi destacada a criação da UNIALL - Universidade Corporativa América Latina Logística em 2000, um espaço destinado exclusivamente à capacitação dos seus colaboradores. Alguns dos programas realizados no âmbito da UNIALL

1976
[assinatura]

EM BRANCC

são: Programa de Trainees, Programa de Estágio, Bolsas de Pós-Graduação, MBA Logística, Operações e Serviços do COPPEAD/RJ. Outras atividades relatadas no estudo contemplam educação formal de Ensino Médio e Fundamental.

Todos esses dados, embora demonstrem a preocupação da empresa com a capacitação, não foram relacionados ao aspecto mais relevante, neste contexto, para o licenciamento ambiental, que consiste na inscrição da educação ambiental, de forma multi e inter-disciplinar, em todas essas atividades.

Caracterização do Meio Sócio-Econômico

No diagnóstico das comunidades foram elencadas ações de responsabilidade social apenas, sem enfoque no diagnóstico das comunidades afetadas no trecho em estudo.

O estudo elencou as seguintes atividades praticadas pela ALL relacionadas à Responsabilidade Social:

- Blitzes Educativas: colaboradores voluntários participaram de blitzes educativas sobre as passagens de nível, por meio de panfletagem e conscientização das questões de segurança;
- Apoio a Instituições: suporte a instituições nas comunidades no entorno da empresa, dentre as quais foi citada a Fundação Iniciativa, que mantém casas-lares em Curitiba para abrigar crianças de 13 a 17 anos e tem voluntários em sua diretoria. Faz Doações por meio do Fundo da Infância e Adolescência;
- Empreendedorismo: a ALL é associada à Junior Achievement, organização que dissemina o empreendedorismo. Voluntários da ALL, dão aulas na escola Durival de Britto, vizinha à sede da ALL, em Curitiba;
- Oficina de Talentos: criada em maio de 2005, como um projeto de inclusão social em parceria com duas outras instituições. O objetivo é capacitar jovens de escolas públicas para atuar futuramente em empresas da região ou mesmo na ALL. O curso dura seis meses e as aulas acontecem na UNIALL.
- Trem Ambiental: é voltado a jovens e adolescentes de escolas das comunidades próximas às instalações da ALL. Ele tem o objetivo de promover ações de educação ambiental durante passeios em vagões da Companhia em trechos onde esta atua. São abordados temas como: resíduos, coleta seletiva, reciclagem, segurança em ferrovia e cruzamento da linha férrea, preservação do meio ambiente e impacto da ação do homem na natureza.
- Programa Amigo da Comunidade: programa de voluntariado, iniciado em dezembro de 2005. As campanhas internas para arrecadação de doativos entre os colaboradores rendem prêmios aos participantes.
- Vagão do Conhecimento: consiste em um trem itinerante que cobre toda a malha e conta com uma biblioteca e espaço para atividades culturais, como cursos e eventos, oficinas de reciclagem, aulas de costura, artesanato ou mesmo palestras sobre cuidados pessoais de saúde.
- Oficina da Terceira Idade: através deste projeto a ALL recebe idosos nas instalações da UNIALL para realização de oficinas. Através dos produtos confeccionados por eles, os participantes criam uma forma alternativa de renda.

O diagnóstico diferenciou as áreas interceptadas pela ferrovia pelo nível de interferência antrópica no ambiente: ambientes urbanizados, ambientes fortemente antropizados e trechos com menos efeitos antrópicos.

Os ambientes urbanizados são listados na Tabela 7.


20/06


EMERGENCY

Tabela 7 Taxa de urbanização das áreas interceptadas pela ALL no Rio Grande do Sul

Trecho	Percentual de áreas urbanas no trecho	Municípios atravessados com zonas de maior densidade demográfica
Trecho 1	Cerca de 4% do trecho de 472,050km	Cacequi, São Gabriel, Bagé, Hulha Negra, Pinheiro Machado, Pedro Osório, Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande.
Trecho 2	Cerca de 3% do trecho de 534 km	Cachoeira do Sul, Restinga Seca, Santa Maria, Cacequi, Alegrete e Uruguaijana.
Trecho 3	Cerca de 9% do trecho de 250,747km	Santa Maria, Júlio de Castilhos, Tupanciretran, Crua Alta, Ijuí, Catuípe e Santo Ângelo.
Trecho 4	Cerca de 4% do trecho de 156,414km	Roca Sales, Muçum, Guaporé e Passo Fundo.
Trecho 5	Cerca de 3% do trecho de 534 km	Cachoeira do Sul, Restinga Seca, Santa Maria, Cacequi, Alegrete e Uruguaijana.
Trecho 6	Cerca de 3% do trecho de 428 km	Santa Rosa, Giruá, Santo Ângelo, Guarani das Missões, Cerro Largo, São Luiz Gonzaga, Santiago e Jaguarí.

No diagnóstico, verifica-se que todos os trechos são compostos por áreas fortemente antropizadas por atividades agrárias, quer pela agricultura com culturas extensivas tradicionais da região, quer pela pecuária. A vegetação nativa ainda existente está restrita a pequenos refúgios vegetacionais cercados pelas lavouras e mesmo estas às vezes são formadas por espécies invasoras como o pinus e o eucalipto, utilizados como quebravento. Nos locais com cobertura vegetal mais intensa encontram-se apenas vegetação secundária em estágio inicial de recuperação e raros capões irrelevantes em estágio de sucessão intermediário.

As regiões com menos efeitos antrópicos, segundo o estudo, coincidem com aquelas de mais difícil acesso, o que permitiu que não fossem alvo de exploração agropecuária ou de ocupação urbana.

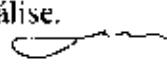

Os dados e informações apontados no estudo devem ser refletidos em mapeamento, a ser inserido no Sistema de Informações Geográficas, para servir de subsídios aos programas pertinentes ao meio sócio-econômico, bem como ao Programa de Gerenciamento de Riscos.

Destaca-se trecho do Plano de Ação de Emergência, intitulado "Áreas Urbanas Interceptadas pela Via Permanente", no qual diz-se que "foram diagnosticadas as principais áreas urbanas interceptadas pela malha ferroviária da ALL". O item é composto apenas por um mapa, o que não permitiu uma análise técnica do meio socioeconômico, tanto pela escala inadequada do mapa, quanto pela falta de diagnóstico com dados qualitativos e quantitativos sobre as áreas urbanas interceptadas.

VI. ANÁLISE DE RISCO E PLANO DE AÇÃO DE EMERGÊNCIA

Verifica-se nos dados apresentados no estudo e no acompanhamento do processo de licenciamento, que a ALL possui uma estrutura organizada para atendimento a emergências. Entretanto, não há ainda documento protocolado neste Instituto que apresente de forma satisfatória o Plano de Atendimento de Emergência por ela praticado. Não sendo possível, desta forma, avaliar a adequação deste ao contexto da malha ferroviária sul e às normas e técnicas exigíveis.

No âmbito das Licenças de Operação nº 559/2006 e 748/2008, está sendo elaborado o Estudo de Análise de Risco e Plano de Ação de Emergência que terá como área de abrangência os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Por este motivo, o Plano de Ação de Emergência apresentado no PCA não será alvo de análise.

EM BRANCC

Para evitar que os documentos sejam novamente reprovados por insuficiência técnica, vêm sendo realizadas reuniões de acompanhamento, com a participação da ALL, IBAMA e empresa de consultoria que está elaborando o EAR e o PAE. A proposta foi discutida e aceita, solicitando apenas que a mesma buscasse contemplar também os acidentes com produtos não perigosos. A solicitação, embora extrapole as exigências do Decreto nº 98.973/1990, que dispõe sobre o regulamento para o transporte ferroviário de produtos perigosos, objetiva dar mais abrangência ao EAR e ao PAE e mais segurança à operação ferroviária.

A ALL executa, no âmbito do gerenciamento de riscos, simulados de acidentes ferroviários envolvendo vazamento de resíduos perigosos (fuel oil e óleo diesel). Os três últimos simulados, relatados no estudo, ocorreram em:

- Canoas/RS, em 25 de Abril de 2003;
- Morretes/PR, em 14 de Julho de 2003;
- Porto Alegre/RS, em 28 de Dezembro de 2005.

Os relatórios de simulados a serem realizados a partir da emissão da licença de operação corretiva devem ser encaminhados ao IBAMA, bem como deve ser promovida a participação de técnicos do licenciamento ambiental nestas atividades, sempre que possível, para que estes possam verificar a eficiência e eficácia das medidas de controle propostas pela ALL.

Para acompanhamento da eficácia do Plano de Atendimento Emergencial, devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios anuais de todas as atividades relacionadas ao Plano, contendo a relação de todos os acidentes ambientais ocorridos no período de referência, o atendimento prestado e as ações pós-emergência, avaliando se as práticas adotadas foram suficientes e eficazes, bem como se a partir dessa experiência houve alguma correção, adaptação ou melhoria do plano.

Vale mencionar, neste sentido, a Carta nº 179/GMA/07, protocolada no IBAMA em 28/06/2007, protocolo nº 8.083 DILIC/DIQUA, em que a ALL informou sobre os acidentes ocorridos envolvendo populares. Foram relatados 10 atropelamentos com óbito no período de 10/03/2007 e 23/06/2007.

Os dados foram informados em cumprimento à Condicionante 2.6 da Licença de Operação nº 559/2006 que exige comunicação ao IBAMA sobre quaisquer acidentes com possibilidade de impacto ambiental e/ou sobre a população. No entanto, no processo não constam informações sobre as tratativas pós-emergência, dentre as quais deve haver investigação das causas, apuração de responsáveis, adoção de medidas corretivas, comunicação com a sociedade, entre outros.

VII. ASPECTOS E IMPACTOS AMBIENTAIS

Os aspectos e impactos tratados nos programas propostos pelo PCA focaram-se na operação ferroviária e nas unidades de apoio. Embora as unidades de apoio tenham seu processo de licenciamento tramitando em separado, sabe-se que há integração de vários aspectos ambientais entre a operação do transporte ferroviário e a operação das unidades de apoio. Desta forma, tais unidades podem ser incluídas no escopo dos programas, os quais devem ser referenciados posteriormente no âmbito do processo de regularização das unidades de apoio.

Foram abordados no PCA apenas 4 aspectos ambientais e seus impactos associados, são eles: emissões atmosféricas, efluentes líquidos, resíduos sólidos e ruídos decorrentes das operações ferroviárias e unidades de apoio.

Impactos relevantes intrínsecos à atividade ferroviária não foram abordados no PCA e devem ser alvo de programas ambientais para seu controle e mitigação.

EM BRANCO

Emissões atmosféricas

O estudo apresentou um comparativo entre o modal rodoviário e ferroviário, destacando as vantagens deste último no que tange à emissão atmosférica de material particulado.

Com base no comparativo, o estudo afirma que *"falar de poluição atmosférica do modal ferroviário beira o preciosismo já que um só comboio de 10.000 toneladas retira das ruas 278 caminhões queimando óleo diesel"*.

Mesmo diante de tal afirmação, foram propostas medidas mitigadoras visando reduzir a emissão de poluentes atmosféricos na área de influência direta minimizando as condições de irritabilidade das "populações antrópicas, florísticas e faunísticas" afetadas pela operação da ferrovia.

Foi abordada apenas a emissão das locomotivas, devendo estender-se às emissões geradas no transporte de cargas com potencial de dispersão de material particulado. Tais cargas devem ser analisadas e devem ser indicadas as medidas de controle pertinentes, juntamente com avaliação quali-quantitativa de sua eficiência.

Por se tratar de geração exterior, em movimentação constante das composições/locomotivas e ainda de temporalidade descontínua, o estudo considerou as condições satisfatórias à dispersão dos poluentes atmosféricos.

Como medidas preventivas o estudo propõe a execução de manutenção adequada dos motores das locomotivas, evitando dispersão desnecessária de poluentes atmosféricos e monitoramento periódico conforme normas internas e orientação técnicas, a fiscalização, controle, monitoramento e documentação dos níveis de emissão de materiais gasosos e particulados na atmosfera, ocasionada pelas locomotivas utilizadas pela ALL.

Efluentes líquidos

A geração de efluentes está relacionada à existência de Unidades de Apoio, as quais serão analisadas em processo à parte.

Resíduos sólidos

Segundo o estudo, a geração de resíduos na via permanente é bastante pequena, caracterizada principalmente por aqueles gerados durante a manutenção da via permanente, compostos principalmente por sucata e restos de madeira.


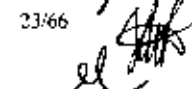
A geração mais significativa ocorre nas Unidades de Apoio, as quais, muitas vezes, recebem os resíduos gerados na via permanente para posterior destinação.

As Unidades de Apoio são receptoras também dos resíduos gerados na operação dos trens e suas composições que trafegam na via, tais como: panos de limpeza, serragem com óleo, resíduos oleosos, embalagens plásticas, lâmpadas, pilhas, etc.

Com relação à gestão de resíduos, as medidas preventivas, corretivas e preditivas foram apontadas no PCA como "não aplicáveis", por não haver geração significativa. Não foram apresentados dados quantitativos que justifiquem tal afirmação.

Tendo em vista que os resíduos são destinados via unidades de apoio, onde a geração de resíduos é mais significativa, a gestão destes deve contemplar estratégias de redução na fonte, treinamento dos envolvidos e demais medidas preventivas associadas.

Desta forma, a ALL deve contar com Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) para a via permanente, o qual pode ser estruturado juntamente com o PGRS das Unidades de Apoio.


23/66


EM BRANCC

Ruídos

Folha 1655
 Processo 353400
 Assinatura: [assinatura]

No que se refere à perturbação da fauna, foi afirmado que:

"A descaracterização dos ambientes (já quase totalmente antropizados pela ocupação urbana ou pelas lavouras e pecuária), devido ao aumento de ruídos e movimentos, que poderia causar a evasão da fauna para locais mais distantes, não deverá ocasionar um desestruturamento da cadeia alimentar permanente pois devido à sua sazonalidade e sua temporalidade (descontínua), observou-se a possibilidade de mobilidade da pequena diversidade faunística encontrada no trecho para outros ecossistemas naturais adjacentes."

Considerando que o diagnóstico da fauna apresentou apenas dados secundários, não espacializados por trechos, a afirmação apresenta um fraco embasamento quando menciona a "pequena diversidade faunística encontrada no trecho". Além disso, não foram encontrados estudos científicos conclusivos sobre o grau de afetação da fauna por ruído da operação ferroviária.

Com relação ao incômodo à população, o estudo discorreu sobre a polêmica existente entre a buzina dos trens e o desconforto causado às pessoas que residem ou transitam nas proximidades da linha férrea. Embora a poluição sonora seja fato conhecido, o uso do dispositivo como medida de segurança é atualmente indispensável.

Foram realizadas medições de ruído, resumidas na Tabela 8.

Tabela 8 – Investigação de ruído

Ponto de medição	Ambiente	Classe	Nível de ruído (dBA)	
			Mín	Máx
Trecho 1				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Rio Grande.	Externo	Descontínuo	65	70
Barulho da composição na zona urbana de Bagé.	Externo	Descontínuo	67	70
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência da área urbana de Bagé.	Externo	Descontínuo	63	72
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m, em uma residência próxima à faixa de domínio na zona urbana de Pelotas.	Externo	Descontínuo	65	80
Barulho da composição do trecho ferroviário Cacequi-Rio Grande, em São Gabriel, com a locomotiva a 50m de distância.	Externo	Descontínuo	92	96
Barulho da composição do trecho ferroviário Cacequi-Rio Grande, em São Gabriel, com os vagões a 150m de distância.	Externo	Descontínuo	79	82
Barulho da composição medido no escritório da estação de Rio Grande.	Interno	Descontínuo	53	59
Trecho 2				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Rio Pardo.	Externo	Descontínuo	67	69
Barulho da composição na zona urbana de Cachoeira do Sul, entroncamento das linhas.	Externo	Descontínuo	68	71
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m, em uma residência próxima à faixa de domínio na área urbana de Restinga Seca.	Externo	Descontínuo	63	73
Barulho da locomotiva em uma residência próxima à faixa de domínio na zona urbana de Santa Maria.	Externo	Descontínuo	69	83
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário Cacequi - Uruguaiana, em Alegrete, com a locomotiva a 50m de distância.	Externo	Descontínuo	92	95
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário Cacequi - Uruguaiana, em Alegrete, com os vagões a 150m de distância.	Externo	Descontínuo	80	83
Barulho da composição medido no escritório da estação de Santa Maria.	Interno	Descontínuo	55	60
Trecho 3				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Santo Ângelo.	Externo	Descontínuo	66	69
Barulho da composição na zona urbana de Ijuí.	Externo	Descontínuo	68	71
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência da área urbana do município de Santo Ângelo.	Externo	Descontínuo	63	72
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência próxima à faixa de domínio na zona urbana de Catuípe.	Externo	Descontínuo	66	81

[assinatura] 24/66 [assinatura]

EM BRANCO

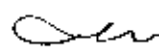
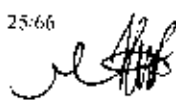
Tabela 8 – Investigação de ruído

			Nível de ruído (dBA)	
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário Santa Maria Cruz Alta, em Cruz Alta, com a locomotiva a 50m de distância.	Externo	Descontínuo	93	97
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário Santa Maria Cruz Alta, em Cruz Alta, com os vagões a 150m de distância.	Externo	Descontínuo	80	83
Barulho da composição medido no escritório da estação de Cruz Alta.	Interno	Descontínuo	54	60
Trecho 4				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Roca Sales.	Externo	Descontínuo	65	69
Barulho da composição na zona urbana de Guaporé.	Externo	Descontínuo	67	72
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência da área urbana do município de Guaporé.	Externo	Descontínuo	64	73
Barulho da composição medido no escritório da estação de Passo Fundo.	Interno	Descontínuo	55	59
Trecho 5				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Passo Fundo.	Externo	Descontínuo	67	69
Barulho da composição na zona urbana de Carazinho.	Externo	Descontínuo	68	71
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência da área urbana do município de Carazinho.	Externo	Descontínuo	63	72
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência próxima à faixa de domínio na zona urbana de Santa Bárbara do Sul.	Externo	Descontínuo	66	81
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário ferroviário Passo Fundo Cruz Alta, em Cruz Alta, com a locomotiva a 50m de distância.	Externo	Descontínuo	93	97
Barulho de uma composição, no trecho ferroviário ferroviário Passo Fundo Cruz Alta, em Cruz Alta, com os vagões a 150m de distância.	Externo	Descontínuo	80	83
Barulho da composição medido no escritório da estação de Cruz Alta.	Interno	Descontínuo	54	60
Trecho 6				
Barulho da locomotiva, a uma distância de 50m da medição, na faixa de domínio na zona urbana de Santa Rosa.	Externo	Descontínuo	66	69
Buzina do trem, a uma distância de 50m da medição, na estação de Santo Ângelo.	Externo	Descontínuo	77	85
Barulho da composição na zona urbana de Santo Ângelo, entroncamento das linhas NSN-NSR, NSN-NLG e NSN-NCZ.	Externo	Descontínuo	68	71
Barulho da locomotiva, a uma distância de 20m da medição, em uma residência na área urbana do município de Guarani das Missões.	Externo	Descontínuo	64	72
Barulho da locomotiva, em uma residência próxima à faixa de domínio na zona urbana de São Luiz Gonzaga.	Externo	Descontínuo	69	83
Barulho de uma composição, no trecho Santiago-Dilermando de Aguiar (NST-NDA), em Santiago, com a locomotiva a 50m de distância.	Externo	Descontínuo	93	95
Barulho da composição, no trecho ferroviário Santiago-Dilermando de Aguiar (NSTNDA), em Santiago, com os vagões a 150m de distância.	Externo	Descontínuo	81	84
Barulho da composição medido no escritório da estação de Dilermando de Aguiar.	Interno	Descontínuo	55	60
O ruído de fundo não foi quantificado nas análises.				
Todas as medições foram realizadas no período diurno.				

A falta de informações relevantes prejudicaram a avaliação deste item, são elas: justificativa da seleção dos pontos de medição, mapeamento e georreferenciamento dos pontos, caracterização do entorno e de fontes secundárias de ruído, descrição da metodologia de medição.

Como medida preventiva, o estudo indicou a manutenção das locomotivas e como medidas corretivas foi indicado o uso de EPI's pelos maquinistas e manutenção dos motores.

Com relação ao desconforto acústico do maquinista, a regulamentação pertinente e a respectiva fiscalização competem ao Ministério do Trabalho e não serão

 25/66 

EM BRANCC

analisados neste parecer. Compete ao IBAMA avaliar o impacto da poluição sonora nas comunidades situadas na área de influência além do impacto sobre a fauna.

Foi proposta a realização de um Plano de Monitoramento, no qual, após implementadas as medidas de controle, serão novamente avaliados os ruídos, cujos laudos serão enviados ao IBAMA para que se possa aferir a eficácia das medidas corretivas adotadas.

Neste sentido, deve ser verificado que a manutenção das locomotivas é uma obrigação constante da ALL e extrapola a necessidade de redução de ruídos. O Programa a ser implantado no âmbito do gerenciamento ambiental tem um enfoque diferenciado e parte de um diagnóstico das áreas mais afetadas pelo ruído: aglomerações urbanas e manchas de vegetação, no caso da fauna. Tal discussão já foi amadurecida no âmbito do acompanhamento das condicionantes da LO 559/2006 e LO 748/2008, sendo que a malha do Estado do Rio Grande do Sul deve ser incorporada ao referido programa, passando pelas seguintes etapas:

- Levantamento das áreas sensíveis;
- Quantificação do nível de ruído nos pontos críticos;
- Priorização das áreas mais críticas para adoção de medidas corretivas e/ou paleativas;
- Proposição das técnicas a serem adotadas como medida corretiva/paleativa a ser submetida à aprovação do IBAMA;
- Execução das medidas corretivas/paleativas;
- Acompanhamento dos níveis de ruído para verificação da eficiência;
- Emissão de relatório conclusivo sobre a efetividade das medidas adotadas e sobre a viabilidade de extensão da mesma medida aos demais pontos críticos com característica semelhantes.

VIII. PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL

Em suma, o PCA apresentou apenas diretrizes a serem seguidas pelos programas mencionados, não atingindo o detalhamento e suficiência técnica que o caracterizassem como executivo, o que é de se esperar para um empreendimento que já se encontra em operação.

Além disso, os quatro aspectos explorados no Plano (emissões atmosféricas, efluentes líquidos, resíduos sólidos e ruídos) não abrangem todos os aspectos inerentes ao transporte ferroviário e que necessitam de Programas de Gestão associado.

Desta forma, devem ser implementados os programas expostos na seqüência.

Executar o Programa de Gestão Ambiental.

Na Licença de Operação 559/06 não foi exigido o Programa de Gestão Ambiental, porém, a A.L. conta com tal programa, protocolado neste IBAMA em 16/04/2009 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 4630).

A análise do referido programa verificou que o mesmo consiste apenas em Manual de Procedimentos, com o compêndio dos programas ambientais existentes, o que não pode ser chamado, por si só, de Programa de Gestão Ambiental.

Vale registrar que o principal objetivo da gestão ambiental deve ser a busca contínua de melhoria da qualidade ambiental no desenvolvimento das atividades do empreendimento. Neste sentido, todos os demais programas são instrumentos da gestão, a partir dos quais se tem um roteiro cíclico de melhoria, como ilustrado na Figura 3.

[assinatura]
26/06
[assinatura]

EM BRANCC



Figura 3: Ciclo do PDCA na Gestão Ambiental

Onde:

P → *Plan* → Planejamento

D → *Do* → Execução

C → *Check* → Verificação

A → *Act* → Ação

Cada um dos programas ambientais deve enquadrar-se em uma dessas etapas, dentro de um contexto maior que deve ser a Política Ambiental da empresa.

Outro modelo de gestão que pode ser adotado é aquele indicado pelas Normas da série ISO 14.000, que seguem essa mesma lógica de melhoria contínua da qualidade ambiental.

A periodicidade de relatórios anuais solicitada pelo IBAMA deve nortear a periodicidade da verificação (*check*) no PDCA, a partir dos quais serão indicadas as necessidades de correção e melhoria na etapa seguinte.

Além do exposto, a revisão do programa deve atender ainda às seguintes recomendações:

- a) Para acompanhamento da eficiência e eficácia do Programa de Gestão Ambiental, este deve contar com um item que monitore os indicadores de sustentabilidade ambiental da ALL.

Como foi afirmado no estudo que a ALL responde ao questionário do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da BOVESPA¹, sugere-se que os dados pertinentes à dimensão ambiental e dimensão social sejam aproveitados como indicadores no âmbito do Programa de Gestão Ambiental.

Caso a ALL não considere aplicável a utilização destes indicadores, ou caso não participe mais do ISE BOVESPA, novos indicadores devem ser apresentados.

- b) O Manual de Gestão Ambiental deve ser atualizado, a fim de contemplar as melhorias promovidas durante a vigência da Licença de Operação 559/2006, bem como incluir os programas da LO que ainda não constam no manual.
- c) Promover a devida integração entre o Programa de Gestão Ambiental e o Sistema de Informações Geográficas, partindo-se do princípio que o SIG é uma das ferramentas de informação no qual se baseia grande parte dos programas ambientais.
- d) Cada um dos programas existentes dentro do Programa de Gestão Ambiental deve contar com metas e planos de ação com cronograma executivo.
- e) No âmbito dos procedimentos de licenciamento ambiental indicados no Manual de Gestão Ambiental, a parte que cabe ao licenciamento federal deve ser integralmente revisada, seguindo como referência, no mínimo: CONAMA 237/1997, CONAMA 273/2000, CONAMA 06/1986, CONAMA 349/2004 e Instrução Normativa do IBAMA nº 184/2008.

¹ BOVESPA: Bolsa de Valores de São Paulo.

EM BRANCC

Estender o Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Em 17/11/2004, por meio da Carta nº 159/GMASI/04 de 16/11/04, protocolo nº 11003 DILIQ/IBAMA, a ALL solicita ao IBAMA a anuência para aplicação da capina química em todos os trechos ferroviários sobre sua concessão. Em resposta, O IBAMA informa no Ofício nº 239/2005 COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, de 05/04/2005, que não há impedimentos à utilização do controle químico, desde que não fosse aplicado em Áreas de Preservação Permanente e que a aplicação fosse realizada sob recomendação de profissional competente, observando-se as disposições da Lei 7802/89 e as legislações estaduais sobre agrotóxicos.

Tal recomendação foi traduzida em programa, como condicionante da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.1 - Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha, contendo: identificação das principais espécies; descrição dos métodos; alternativas de controle (juntamente com a justificativa de escolha) e; cronograma executivo anual."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2542 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

Em 31/10/08 foi protocolada versão corrigida (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 13.274). O Programa de monitoramento e controle da vegetação invasora da linha contemplou todos os pontos abordados na Nota Técnica nº 119/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Foram apresentadas quatro alternativas de controle de vegetação invasora, sendo Capina mecânica, Capina manual, Roçada manual e Capina química. A capina e a roçada manual foram consideradas economicamente inviáveis. A capina mecânica já é utilizada em áreas de restrição ao uso de capina química.

A aplicação da capina química será efetuada com jatos dirigidos a partir de vagões especialmente construídos para esta finalidade. A composição conta ainda com três tanques de 30.000 litros cada, utilizado como reservatório de água limpa para preparo de calda. A aplicação da capina será executada somente com condições climáticas adequadas, considerando a umidade do solo, umidade relativa do ar, possibilidade de chuvas e velocidade do vento. A equipe é composta por uma equipe de cinco pessoas, sendo um supervisor com formação de técnico.

Juntamente com o programa, foi encaminhado um Plano de Controle Ambiental - PCA com o detalhamento do Programa de Controle de Vegetação Invasora, incluindo todas as etapas com aplicação do herbicida e o detalhamento dos procedimentos executados durante a aplicação como cuidado com o uso de produtos fitossanitários, cuidado no armazenamento, cuidados no transporte, grau de umidade relativa do ar, vento, hora do dia para aplicação, dosagem e preparo da calda, equipamentos de aplicação e apoio, aplicação, plano de monitoramento de resultados, medidas preventivas e de controle, medidas corretivas, cronograma de atividades e primeiros socorros.

Destaca-se ainda que anexo ao estudo foi encaminhado o receituário agrônomo, o ofício de destinação de embalagens, o registro do produto no IBAMA e o profissional responsável técnico pelo documento com a devida habilitação.

O programa entregue ao IBAMA foi considerado adequado, devendo, portanto, ser aplicada toda a metodologia apresentada no programa, ressaltando-se que não é permitido a aplicação de herbicidas em Áreas de Preservação Permanente e nem em áreas sensíveis ambientalmente.

EM BRANCO

Etapa	Atividade	Meses											
		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
1	Elaboração do PCA	■											
2	Planejamento da Aplicação	■						■			■		
3	Realização da Capina Química		■	■					■			■	■
4	Monitoramento de Resultados		■	■					■				■
5	Relatório de Vistorias			■						■			■

Estender o Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.2 – Apresentar em 120 dias, Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes que contemple a substituição dos dormentes de madeira nativa por dormentes de outros materiais (aço, concreto ou novas tecnologias). No caso de se escolher material oriundo de reflorestamento, deverão ser apresentadas a origem da madeira e Autorização de Transporte de Produtos Florestais - ATPF's (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes. Devem ser encaminhados, ao IBAMA: cronograma de implantação das ações e relatórios anuais das atividades executadas.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.543 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, que considerou insuficiente o comparativo apresentado entre as tecnologias, por pautar-se quase que exclusivamente no custo dos materiais.

Foi solicitada complementação no sentido de contemplar a análise dos seguintes aspectos: considerações a respeito da análise do ciclo de vida do material, aspectos relevantes das condições operacionais (resistência do material, estimativa de vida útil, estabilidade da via), ruído associado e alternativas de reaproveitamento e destinação do dormente após o fim de sua vida útil.

Em 31/10/08 foi protocolada versão corrigida (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 13.275), com as devidas correções.

Segundo cronograma apresentado no documento, o estudo de novas opções para dormentes foi realizado em 2000 e, a partir daí, foi escolhida a aplicação de dormentes de eucaliptos não tratados com produção própria.

A compra da primeira floresta de eucaliptos se deu em 2004, sendo que o início da produção ocorreu em 2004 na Floresta Saicã – RS e em 2006 na Floresta Ibiqui – RS.

O Programa apresentou uma justificativa da atual utilização do dormente de eucalipto sem tratamento, afirmando que as demais alternativas tecnológicas existentes hoje, dentre as quais citou os dormentes de concreto, aço e plástico, são inviáveis em vista do alto custo e dificuldades de manuseio. Os dormentes de eucalipto aplicados na malha ferroviária da ALL são produzidos em fazendas próprias e posteriormente encaminhados para corte no formato de dormente em madeireiras.

Foi apresentada uma tabela comparativa entre os dormentes de madeira nobre, madeira de reflorestamento, concreto, aço e plástico, para os quais foram indicados: custo unitário, vida útil, resistência a descarrilamentos, necessidade de tratamento químico, pontos fortes, pontos fracos, destinação final e reaproveitamento.

A abordagem do programa foi adequado conforme solicitado, incluindo mais parâmetros na análise, além do custo. No entanto, aos dados apresentados devem ser incluídos os itens abaixo descritos, os quais devem ser atualizados anualmente através de relatórios de acompanhamento da condicionante.

EM PRANCC

- Taxa de dormentação (número de dormentes por quilômetro);
- Indicar a fonte da matéria-prima utilizada na fabricação do dormente, ressaltando os casos em que esta advém de material reciclado ou que possui aspectos ambientais relevantes a serem mencionados.
- Apresentar estimativas de custo de manutenção no período de vida útil do dormente;
- Durabilidade média em anos, mencionando a fonte da informação, se obtida pela experiência direta da ALL ou obtida por dados secundários;
- Relação do custo dos dormentes por quilômetro de ferrovia com a durabilidade (R\$/ano);
- Se houver influência do tipo de dormente na segurança da operação ferroviária, apresentar os aspectos relevantes;
- Análise da diferença dos níveis de ruído emitido na passagem das composições na linha férrea com os diferentes tipos de dormente.

Podem ser utilizados dados secundários para o comparativo, desde que sejam recentes e que seja citada a fonte.

Deve ser inscrito no SIG o mapeamento do tipo de dormente aplicado em cada trecho da ferrovia, o qual deve ser atualizado anualmente a fim de verificar a prática adotada pela ALL neste gerenciamento e o avanço do programa de substituição.

Os relatórios anuais devem conter o resumo das práticas realizadas no período de referência, assim como apresentado no item "4.8 Novos Projetos", em que foram descritos os testes que vem sendo realizados com dormentes de concreto. Os resultados, ainda que preliminares ou parciais, devem ser incluídos nos relatórios.

Deve constar em anexo aos relatórios: Documento de Origem Florestal - DOF (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, as notas fiscais da fabricação dos dormentes e do tratamento químico, quando houver.

O Programa de Substituição Gradativa de Dormentes deve ser estendido ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

É importante registrar um projeto mencionado no Programa, que se trata do plantio de árvores de reflorestamento ao longo da faixa de domínio da ferrovia, para que a ALL possa produzir seus próprios dormentes a longo prazo. Consta no texto do programa que o mesmo seria efetivado em 2009 e, se aprovado, o plantio seria iniciado em seguida.

Ressalta-se que na faixa de domínio o plantio deve ser restrito a espécies nativas.

No que se refere ao procedimento de controle de dormentes, parte integrante do Manual de Gestão Ambiental, o conteúdo deve ser revisado, visto que no referido documento, revisado em 20/10/2008, ainda é prevista a utilização de dormentes de madeira nativa.

Estender o Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.3 Apresentar em 120 dias. Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, apresentando para cada processo erosivo encontrado na área de influência direta da ferrovia: a localização, a causa, o estágio atual e a sua possível evolução, bem como, a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso. Também deverão ser incluídos, nesse programa, os processos que não ofereçam atualmente risco para a operação da ferrovia. Devem

EM BRANCO

ser encaminhados ao IBAMA, cronograma executivo e relatórios anuais das atividades executadas.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.544 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08. As principais deficiências do programa estavam na metodologia de levantamento dos processos erosivos e na falta de cronograma e plano de ação executivo para o mesmo.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

O objetivo do programa é apresentar um diagnóstico da situação dos possíveis processos erosivos que possam estar ocorrendo no entorno das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos estados do Paraná e Santa Catarina, visando elaborar um cronograma de correção e monitoramento, priorizando aqueles pontos que apresentam maior criticidade.

A metodologia consistiu em identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas e imagens de satélite. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas. A planilha de campo reúne as seguintes informações:

- Data.
- Localização: Estado, município, trecho, latitude, longitude, km.
- Tipo de processo erosivo (erosão geológica, erosão laminar, erosão em sulcos, ravinas, voçorocas).
- Caracterização: altura (m), largura (m), comprimento (m), tipo de cobertura vegetal na faixa de serviço, densidade da cobertura vegetal na faixa de serviço, declividade, uso e ocupação além da ferrovia.
- Características pontuais e uso e ocupação.

O Programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dcz/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronograma / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados secundários e planejamento de trabalho de campo		■					
3	Trabalhos de campo			■	■			
4	Avaliação de dados de campo e diagnóstico dos processos erosivos					■		
5	Elaboração de relatório final					■	■	
6	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
7	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

[assinatura]

[assinatura]

EMERGENCY

Estender o Programa de Identificação e Controle de Pontos Críticos de Drenagem ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.4 – Apresentar em 120 dias, Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem, enviando ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios anuais."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.546 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08. Da mesma forma como no Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, as principais deficiências deste programa estavam na metodologia de levantamento e diagnóstico e na falta de cronograma e plano de ação executivo para o mesmo.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

O objetivo do programa é apresentar um diagnóstico detalhado da situação dos sistemas de drenagem das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina, visando elaborar um cronograma de correção e monitoramento, priorizando aqueles pontos que apresentam maior criticidade.

A metodologia consistiu em identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas e imagens de satélite. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

Os pontos críticos de drenagem considerados são aqueles que se encontram defeituosos, subdimensionados ou insuficientes. Os sistemas de drenagem da ferrovia englobam o dimensionamento dos vãos de pontes, bueiros e demais travessias de corpos d'água, das canaletas de proteção de cortes, aterros, bermas, plataformas, redes coletoras e estruturas de dissipação de energia.

No processo de readequação do programa, foi realizado trabalho de campo, com levantamento dos pontos críticos de drenagem, que contemplam principalmente: tubulações, bueiros e galerias. Foram consideradas as dimensões dos sistemas, estado de conservação, indicadores do estado de conservação e tipos de interferência na via para os sistemas que apresentam algum tipo de defeito ou problema de manutenção.

As planilhas de campo reúnem os seguintes dados:

- Latitude;
- Longitude;
- Km;
- Estado;
- Município;
- Trechos;
- Estações;
- Tipo do sistema de drenagem;
- Dimensão (m);
- Situação de conservação;
- Indicadores;
- Interferência na via;
- Foto.

O Programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

EM BRANCC

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronograma / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados secundários e planejamento de trabalho de campo		■					
3	Trabalhos de campo			■				
4	Avaliação de dados de campo e diagnóstico dos sistemas de drenagem				■			
5	Cadastramento dos dados em SIG e geração de mapa temático					■		
6	Elaboração de relatório final					■	■	■
7	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA						■	■
8	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Estender o Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.5 – Apresentar em 120 dias, Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, enfatizando a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's, Unidades de Conservação Municipais, Estaduais ou Federais, etc) e fragmentos florestais significativos. Nesse programa deve estar incluído o cronograma de implantação das ações mitigadoras e o envio de relatórios de monitoramento semestrais ao IBAMA."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.547 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

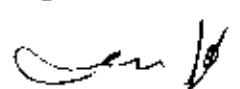
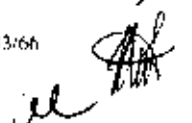
Esta primeira versão assumia que o monitoramento de atropelamento já era realizado, e indicava precariamente a metodologia utilizada. No entanto, os resultados apresentados somente em texto indicaram que o número de ocorrências é baixíssimo, o que contradiz todos os dados coletados até hoje durante as vistorias do IBAMA, o que indica que a metodologia empregada é falha.

Em 21/11/08 foi protocolada no IBAMA a nova proposta de programa (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 14.332), com as readequações indicadas na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Conforme essa nova proposta de programa, para uma melhor avaliação dos impactos gerados pelos ramais ferroviários e embasamento de propostas de mitigação faz-se necessário um monitoramento periódico a longo prazo, que permita identificar as causas regionais dos atropelamentos de animais com mais precisão, propiciando ações eficazes na redução ou prevenção de atropelamentos da fauna.

Objetiva-se com isso minimizar e prevenir os atropelamentos que abrangem: avifauna, herpetofauna e mastofauna.

São objetivos específicos do programa:

EM BRANCC

EM BRANCC

- Quantificar o atropelamento dos animais silvestres e domésticos e os possíveis fatores que atuam sobre a incidência deste impacto em determinado grupo faunístico;
- Identificar as espécies mais afetadas;
- Identificar os locais de maior incidência de atropelamentos, considerando principalmente a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's e Unidades de Conservação) e fragmentos florestais significativos, e os possíveis fatores associados;
- Propor medidas para mitigar ou prevenir atropelamentos na malha ferroviária, como por exemplo, passagens para a fauna em áreas identificadas com alto índice de atropelamento ou importantes para a conservação de espécies de interesse conservacionista.

As atividades propostas, com o respectivo cronograma, são apresentados abaixo:

Etapa	Atividade	Meses					
		1º mês	2º mês	3º mês	4º mês	5º mês	6º mês
1	Reconhecimento <i>in situ</i> da área a ser monitorada.						
2	Identificação de áreas legalmente protegidas e fragmentos florestais significativos próximos à malha ferroviária.						
3	Realização de no mínimo uma viagem por semana (ou a definir) ao longo da malha férrea a procura de animais atropelados.						
4	Coleta de dados do animal atropelado através do preenchimento de planilha específica.						
5	Georreferenciamento dos dados obtidos (atropelamento, UC's, fragmentos maiores).						
6	Identificação, quando possível, de fatores que expõe a vulnerabilidade dos animais frente a ferrovia (forrageamento, deslocamento, fragmentação do habitat).						
7	Tratamento estatístico dos dados, contemplando sazonalidade, frequência (animal/km), locais com maiores índices de atropelamento e correlações.						
8	Identificação de espécies-chaves representantes dos grupos da avifauna, mastofauna e herpetofauna para monitoramento.						
9	Monitoramento da utilização e eficácia de passagens ou instalação de barreiras para a fauna, situadas em áreas identificadas como prioritárias para a conservação de espécies ameaçadas de extinção, endêmicas ou chaves.						
10	Elaboração de relatório semestral sobre o Programa de Monitoramento executado.						

A etapa dois, que consiste em identificar áreas legalmente protegidas e fragmentos florestais próximos à malha pode ser excluído do cronograma desta condicionante, tendo em vista que a mesma já está sendo executada no âmbito da estruturação do Sistema de Informações Geográficas que contará com esse mapeamento.

Sendo assim, a coleta de dados pode ser iniciada tão logo seja emitida a Autorização de Coleta e Captura de Fauna, a qual deve ser solicitada imediatamente após o recebimento deste Parecer.

A periodicidade prevista de uma viagem por semana deve ser estendida para uma vistoria mensal, levando em consideração a extensão da malha.

[assinatura]
 34/66
 [assinatura]

EM BRANCC

O item 5, que trata do georreferenciamento, deverá inserir os dados dos atropelamentos no SIG, o qual já contará com o mapeamento temático das áreas sensíveis. A inserção dos dados deve possibilitar a análise cronológica das informações.

O tratamento estatístico dos dados, previsto para o sexto mês, deve ser considerado como resultado parcial, devendo ser apresentado um relatório final contemplando a análise da sazonalidade após cada ano de coleta.

É importante destacar que o resultado da primeira coleta pode distorcer a análise estatística, devendo ser excluído da mesma. A distorção se dá porque a primeira coleta reunirá o acúmulo dos atropelamentos ocorridos ao longo do tempo, sem que houvesse retirada das carcaças e ossadas da linha, não sendo possível a correlação do número de atropelamentos com a cronologia.

Desta forma, os dados da primeira coleta devem ser apresentados separadamente, sem serem analisados estatisticamente. Tal tratamento de dados deve ser realizado a partir da limpeza da linha de modo a permitir uma caracterização mais realista.

Abaixo é representada a planilha proposta para a coleta de dados em campo:

FORMULÁRIO DE ATROPELAMENTO DE ANIMAIS SILVESTRES E DOMÉSTICOS	
LEVANTAMENTO DE CAMPO	

Trecho/km:		Horário:
Data:	Coordenadas:	
Município:	Estado:	
Pesquisadores:		
Grupo taxonômico:		
Presença de áreas legalmente protegidas e fragmentos florestais significativos próximos à malha ferroviária:		
<input type="checkbox"/> sim - Nome da UC		<input type="checkbox"/> sim - outros:
		<input type="checkbox"/> não
Características do Trecho	<input type="checkbox"/> reta <input type="checkbox"/> curva <input type="checkbox"/> área urbana <input type="checkbox"/> área de agricultura	<input type="checkbox"/> floresta <input type="checkbox"/> campo <input type="checkbox"/> fragmentação de habitats
Valores biológicos das espécies atropeladas	<input type="checkbox"/> espécies raras / em perigo <input type="checkbox"/> espécies endêmicas <input type="checkbox"/> espécies de valor econômico	<input type="checkbox"/> espécies migratórias <input type="checkbox"/> espécies-chaves

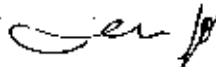
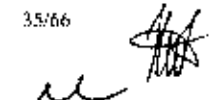
Espécies	Animal encontrado morto ou ferido	Sexo: macho ou fêmea	Adulto/ Juvenil	Fatores de Vulnerabilidade: (forrageamento, deslocamento, fragmentação de habitat, outros)	Ambiente

Comentários sobre o estado de conservação do animal atropelado:

Fotógrafos:

Fotos n:

Fonte: proposta de planilha da consultoria Ecossistema Consultoria Ambiental.


 35/66


EM BRANCC

À proposta de planilha apresentada, cabe registrar as seguintes considerações:

- A coordenada geográfica e as fotos devem ser registradas para cada espécime encontrado. Da forma como está disposto na planilha, a correlação fica dificultada no trabalho de campo. Desta forma, recomenda-se inclusão de coluna para coordenada geográfica ao lado da coluna das espécies.
- A presença de áreas legalmente protegidas não precisa ser realizada em campo, podendo ser identificada posteriormente na sobreposição do mapa de Unidades de Conservação e de outras feições relevantes.
- Como sugestão, o item relativo a presença de áreas legalmente protegidas e fragmentos florestais pode ser itemizado de acordo com o tipo de ambiente onde foi detectada a presença do animal atropelado (APP, UCs, fragmento florestal, área degradada, agricultura, pastagem, entre outros).
- Os dados referentes aos valores biológicos podem ser inseridos durante o tratamento dos dados.

Ressalta-se que as atividades de levantamento de dados primários de fauna devem ser autorizadas pela Coordenação de Gestão do Uso de Espécies de Fauna – COEFA e Coordenação-Geral de Autorização de Uso e Gestão de Fauna e Recursos Pesqueiros – CGFAP, pertencentes à Diretoria de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas – DBFLO do IBAMA.

A destinação dos animais coletados deve ser apresentada no âmbito da solicitação de licença de coleta e captura de fauna.

Os resultados do monitoramento do atropelamento de fauna devem ser mapeados para que, com a sobreposição dos mapas de vegetação, hidrografia e incidência de atropelamentos possam ser identificados os locais mais propícios à instalação de passagens de fauna, bem como os locais em que devem ser aplicadas restrições de velocidade no âmbito do PGR.

Apresentar em 120 dias, mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10 km para cada lado da ferrovia no Rio Grande do Sul, indicando a distância entre essas unidades de conservação e a faixa de domínio da ferrovia. Manter o levantamento atualizado para os Estados do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da I.O 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.6 Apresentar em 120 dias, mapeamento atualizado de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia, indicando a distância entre essas unidades de conservação e a faixa de domínio da ferrovia.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.548 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, na qual se verifica que o Programa apresentava apenas uma proposta de levantamento a ser executado ao longo de 4 anos.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

O objetivo do programa é levantar e mapear as UC's e áreas protegidas numa área de 10 km para cada lado das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

[assinatura]
36/66
[assinatura]

EM BRANCC

A metodologia consistiu basicamente na identificação das áreas de interesse com base em dados secundários. Em complemento, parte dessas áreas foi levantada em campo, sendo georreferenciadas, fotografadas, identificadas e descritas em planilhas.

As planilhas de levantamento apresentam as seguintes informações: identificação da Unidade de Conservação, Instrumento Legal de Criação / ano de criação, vegetação e fonte dos dados.

São consideradas Unidades de Conservação pelo SNUC:

- Unidades de Conservação de Proteção Integral:
 - o Estação Ecológica;
 - o Reserva Biológica;
 - o Parque Nacional;
 - o Monumento Natural; e
 - o Refúgio de vida Silvestre.
- Unidades de Conservação de Uso Sustentável:
 - o Área de Proteção Ambiental;
 - o Área de Relevante Interesse Ecológico;
 - o Floresta Nacional;
 - o Reserva Extrativista;
 - o Reserva de Fauna;
 - o Reserva de Desenvolvimento Sustentável; e
 - o Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Outras formas de áreas protegidas são utilizadas no Brasil, embora não estejam contempladas pelo SNUC, a saber: parques municipais, hortos florestais, áreas de interesse histórico-social (sítios arqueológicos, quilombolas, áreas indígenas), entre outros. Nos levantamentos que estão sendo realizados, estas categorias também foram contempladas.

O Programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Levantamentos das Unidades de Conservação Federais	■	■					
2	Levantamento das Unidades de Conservação Estaduais		■	■				
3	Levantamento das Unidades de Conservação Municipais			■	■			
4	Levantamento das demais áreas protegidas			■				
5	Mapeamento e cadastramento das unidades no SIG	■	■	■	■	■		
6	Elaboração de relatório final					■	■	■
7	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
8	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Estender o Programa de Revegetação das Matas Ciliares ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, o qual apresentava o seguinte texto:

[assinatura]
 37-66
[assinatura]

EM BRANCC

“Condicionante 2.3.7 – Apresentar em 120 dias, Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais, em pontos de interceptação ou proximidades de cursos d’água. Devem ser apresentados mapeamento e documentação fotográfica dos pontos escolhidos (acompanhada de justificativa de escolha), bem como, a descrição das técnicas a serem empregadas para plantio, monitoramento, listagem das espécies e cronograma executivo anual; enviando relatórios semestrais ao IBAMA.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.549 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, por apresentar apenas um cronograma de execução com duração de 4 anos, sem maiores detalhes.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

Foi indicado em relatório de acompanhamento que o objetivo do programa é “identificar as matas ciliares existentes ao longo de toda a malha ferroviária da ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina e avaliar a necessidade de recuperação da vegetação de cada mata ciliar identificada”.

O programa já deve prever a revegetação das matas ciliares em etapa posterior ao mapeamento, prevendo associação desta atividade com o programa de educação ambiental sempre que possível.

A metodologia consistiu basicamente na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas, imagens de satélite e levantamento bibliográfico. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

As planilhas de campo reúnem as seguintes informações:

- Data;
- Estado;
- Município;
- Trecho;
- Latitude;
- Longitude;
- Vegetação;
- Situação;
- Característica;
- Corpo d’água.

O Programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados secundários e planejamento de trabalho de campo / Revisão Bibliográfica – coleta de dados secundários sobre recursos hídricos e flora local		■					
3	Trabalho de campo			■	■			
4	Avaliação de dados de campo e diagnóstico				■	■		
5	Inserção do SIG - georreferenciamento					■	■	
6	Elaboração de relatório final						■	■
7	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
8	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

[assinatura]
 38766
[assinatura]

EM BRANCC

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Quando da implantação do programa no Estado do Rio Grande do Sul, deve ser observado que o diagnóstico ambiental apresentado no estudo já conta com o levantamento das APP's, o qual deve ser integrado ao SIG.

Estender o Programa de Investigação de Ruídos ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, o qual apresentava o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.8 – Apresentar em 120 dias, Programa de Investigação de Ruídos, apresentando: a) as especificações de todas as áreas urbanas amostradas, além de informar a frequência de passagem dos trens e o tempo de duração do ruído (associado ao número de vagões e locomotivas), principalmente em áreas próximas a pátios de cruzamento, de manobra e em passagens de nível; b) realizar amostragens em todos os pontos de medição previstos na metodologia, tanto a 15m, como a 500m e nos períodos diurno e noturno. Devem ser encaminhados, ao IBAMA, cronograma de implantação das ações e relatórios semestrais das atividades executadas."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.550 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, pois consistia apenas em proposta de metodologia e não apresentar sequer o levantamento das áreas urbanas alvo do estudo.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

O objetivo do programa consiste em definir as ocupações humanas a serem monitoradas, metodologias de avaliação, equipamentos de medição, bem como a periodicidade de monitoramento e desempenho esperado.

A metodologia consistiu na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas, imagens de satélite e levantamento bibliográfico. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

O Programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos							
2	Levantamento de dados secundários							
3	Avaliação dos dados e organização das informações							
4	Elaboração da versão preliminar do programa							
5	Entrega da versão preliminar do programa para comentários por parte da ALL							
6	Revisão final e entrega do programa consolidado							

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

[assinatura]
 39/66
 [assinatura]

EMBRANCC

Estender o Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.9 – Apresentar em 120 dias, Programa de Prevenção de Poluição de Mananciais, contemplando o cadastramento e diagnóstico de todos os corpos d'água inscritos em um raio de 500m da malha ferroviária, principalmente, os cortados pela ferrovia, considerando para os mesmos: classificação; enquadramento; usos atuais e previstos (a montante e a jusante da ferrovia) e; pontos de captação e lançamento de esgotos em um raio de 500m de entorno da ferrovia. Para corpos d'água de maior importância, dentre os avaliados, deve-se prever ainda, diagnóstico da qualidade das águas."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.551 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 21/11/08 foi protocolado no IBAMA o programa com as adequações solicitadas (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 14.333), o qual era formado por uma proposta de trabalho que não teve encaminhamento.

A partir daí, foi apresentada outra proposta, de parte da mesma consultoria que vem adequando os demais programas, a ITSEMAP, cujo produto final foi protocolado no IBAMA em 01/07/2009.

O trabalho consistiu em levantamento de dados secundários, seguido de levantamento em campo e posterior inserção dos dados no SIG.

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

A execução do programa deve ser estendido ao Estado do Rio Grande do Sul, com aproveitamento dos dados secundários apresentados no estudo que subsidiou este parecer.

Em etapa posterior ao levantamento, deve ser inscrita etapa na qual o mapeamento e diagnóstico serão integrados ao Programa de Gerenciamento de Risco, em que os corpos d'água identificados como sensíveis à operação ferroviária serão alvos de medidas preventivas, quando aplicável.

A questão que trata do monitoramento de qualidade da água em pontos selecionados extrapola as necessidades da gestão dos recursos hídricos no âmbito da malha ferroviária. Monitoramentos como este serão solicitados para as unidades de apoio nas quais se identificarem lançamento de efluente em corpos d'água. Para a malha, o monitoramento não será exigido por não terem sido identificados impactos diretos significativos, além daqueles causados em casos de acidentes.

Neste sentido, devem ser contempladas dentro do Programa de Gerenciamento de Riscos medidas de controle e mitigação de possíveis impactos que possam ser gerados aos recursos hídricos na operação ferroviária.

Estender o Programa de Educação Ambiental ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.10 – Apresentar em 120 dias, Programa de Educação Ambiental, voltado à comunidade linceira à ferrovia, com caracterização do público alvo, identificação das

EM BRANCC

potencialidades, problemas e conflitos ambientais e proposição de estratégias pedagógicas. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.552 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

A fim de contextualizar a análise da referida Nota Técnica, são descritos a seguir os programas que formavam o Programa de Educação Ambiental à época.

O programa trem ambiental, como já descrito neste documento, é voltado a jovens e adolescentes de escolas das comunidades próximas às instalações da ALL. Em casos extraordinários, como na comemoração do dia mundial da água em 2008, foi realizado um Trem ambiental para um público da terceira idade.

O programa tem o objetivo de promover ações de educação ambiental durante passeios em vagões da Companhia em trechos onde esta atua. São abordados temas como: resíduos, coleta seletiva, reciclagem, segurança em ferrovia e cruzamento da linha férrea, preservação do meio ambiente e impacto da ação do homem na natureza.

Nos relatórios de acompanhamento pode-se verificar nas fotos que, além do passeio de trem, são realizadas dinâmicas de grupo, as quais não são descritas no texto, o que impossibilita a avaliação da didática empregada. Outra prática realizada no fim do passeio é o plantio de árvores, sendo que os relatórios não apresentam justificativa da escolha da área e das espécies plantadas, bem como não relata a forma de acompanhamento do crescimento das plantas, associando este ao envolvimento dos jovens e crianças no processo.

São distribuídas cartilhas educativas com histórias e jogos com o tema meio ambiente e segurança. Tais materiais não foram submetidos à análise do IBAMA, não sendo possível avaliá-los. Somente nos relatórios de outras ações é que o IBAMA recebeu em anexo alguns materiais informativos, como é o caso do dia mundial da água, dia da árvore, dia do rio, dia mundial da terra, dia internacional da biodiversidade, semana mundial do meio ambiente, entre outros.

Além destas ações, a educação ambiental é praticada internamente, com os funcionários, no âmbito do programa *Housekeeping*, cujos fundamentos são baseados na prática do 5S.

O Programa de Educação Ambiental no Bosque dispõe de uma área arborizada de 16.000m², que possui 2 campos de futebol, sala de educação ambiental, churrasqueira, capela e parque infantil. Os temas abordados, conforme relatórios de acompanhamento do programa, contemplam: economia de energia e de água, combate ao desperdício de matérias-primas, redução da poluição do ar e sonora, coleta seletiva e reciclagem do lixo. As atividades são antecedidas pela tratativas com o responsável pela escola que enviará os alunos para o programa, a fim de agendar a data e obter informações sobre as crianças para conhecer o público-alvo (faixa etária, escolaridade, etc). Neste programa também há distribuição de kits que não foram submetidos à análise do IBAMA.

A atividade desenvolvida no Bosque consiste inicialmente em uma visita à Sede da ALL, para posterior encaminhamento dos alunos ao Bosque, onde é feita uma rápida apresentação sobre o que eles vão aprender e conhecer na visita. No gramado, os alunos sentam em forma de círculo e o educador pede que cada criança diga seu nome e o nome de um animal que gosta, seguindo duas regras: não se pode repetir o animal (objetiva prender a atenção das crianças) e os animais não podem ser domésticos e sim silvestres. Quando a criança não sabe distinguir o animal doméstico do silvestre, cabe ao educador explicar a diferença.

Durante a dinâmica, o educador tece comentários sobre cada animal e seu habitat e, conforme o nível de instrução das crianças, são introduzidos temas como tráfico de animais, desmatamento, poluição, extinção de espécies, entre outros.

EM PRANCO

Em seguida é feita uma caminhada com os alunos pelo Bosque e a atividade "mão colorida", que trata das atitudes que os alunos devem ter em relação ao meio ambiente e o que eles podem, enquanto crianças, fazer para ajudar (separar o lixo reciclável, economizar água e luz, não desperdiçar papel, plástico, etc).

A última dinâmica realizada, ainda no Programa de Educação Ambiental no Bosque, consiste da dinâmica "Tempo x Lenhador" que objetiva fazer com que o aluno perceba a relação do desmatamento com o tempo que a natureza leva para recuperar a área desmatada, reforçando a importância que as árvores tem para o ser humano.

Nos relatórios de acompanhamento, não foram encontradas informações mais detalhadas sobre o Viveiro de Mudanças.

Durante o acompanhamento das readequações solicitadas ao Programa foi informado que este será direcionado para duas vertentes distintas e complementares: a primeira é constituída pelos funcionários da empresa, cuja ação será de treinamento ambiental; e a segunda vertente é constituída pela comunidade lindeira à ferrovia das cidades por onde passa a ferrovia, cuja ação terá um caráter informativo e educativo sobre as questões ambientais da região.

O objetivo do programa consiste em elaborar e implantar um Programa de Educação Ambiental integrando os termos de referência dos processos de licenciamento ambiental. Para atingir tal objetivo, o programa deverá identificar as estratégias de atuação e os mecanismos de informação necessários para manter o público-alvo informado sobre as questões ambientais locais.

A metodologia consistiu na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas, imagens de satélite e levantamento bibliográfico. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

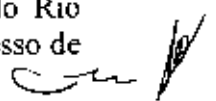
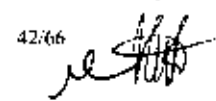
A readequação do programa se deu conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados secundários e planejamento de trabalho de campo / Revisão Bibliográfica - coleta de dados secundários sobre a população local		■	■	■			
3	Reunião com o Instituto ALL em Curitiba para definição da comunicação social e educação ambiental *					■		
4	Execução do programa					■	■	
5	Elaboração de relatório final						■	■
6	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
7	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

* Reunião a ser realizada após a conclusão e tabulação dos trabalhos de campo dos demais programas.

O programa com a revisão solicitada, foi protocolado no IBAMA em 01/07/2009. A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa será analisada pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

O Programa de Educação Ambiental deve ser estendido ao Estado do Rio Grande do Sul, seguindo as recomendações estabelecidas pelo IBAMA durante o processo de ajuste e readequação do programa.


 42/66


EM BRANCO

Estender o Programa de Comunicação Social ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

*Condicionante 2.3.11 - Apresentar em 120 dias, Programa de Comunicação Social à comunidade linceira à ferrovia, visando obter maior integração, conscientização e colaboração da comunidade local nas atividades da ALL, prevendo um canal aberto de comunicação com a comunidade de forma a reduzir o risco de acidentes e depredações ao patrimônio da empresa. Devem ser encaminhados ao IBAMA relatórios semestrais das atividades executadas."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.553 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08. O programa outrora apresentado abrangia seis projetos: Oficina de Talentos; Vagão do Conhecimento; Trem da Comunidade; Oficina da Terceira Idade; Cidadão do Futuro e; FIA - Fundo para a Infância e Adolescência.

Conforme a Nota Técnica mencionada, embora as atividades citadas acima possam ser utilizadas como ferramentas, ainda é necessário o desenvolvimento de um programa de comunicação social para toda a malha. Esse deverá trabalhar os problemas encontrados no convívio diário da comunidade e a ferrovia, oferecendo alternativas para melhorar os pontos de conflitos.

O Programa passou pr adequações a fim de contemplar as linhas metodológicas básicas e as estratégias gerais de implantação de um instrumento de apoio ao relacionamento entre o empreendedor e os diversos segmentos sociais afetados pela operação ferroviária.

Objetiva-se orientar, por meio de uma comunicação eficaz, os procedimentos negociais que devem ser colocados em prática, com informações claras à população sobre a importância do empreendimento, os aspectos tecnológicos e os cuidados ambientais que são empregados.

A metodologia inicial aplicada na readequação do programa consistiu em identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas, imagens de satélite e levantamento bibliográfico. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

As readequações foram realizadas conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos	■	■					
2	Levantamento de dados secundários e planejamento dos trabalhos		■	■				
3	Análise de dados e informações dos Programas Ambientais				■	■		
4	Trabalhos de campo					■		
5	Elaboração de relatório final						■	■
6	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
7	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

O programa com a revisão solicitada, foi protocolado no IBAMA em 01/07/2009. A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa será analisada pela

[assinatura]
 43/66
[assinatura]

FM BRANCO

equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

O Programa de Comunicação Social deve ser estendido ao Estado do Rio Grande do Sul, seguindo as recomendações estabelecidas pelo IBAMA durante o processo de ajuste e readequação do programa.

Estender o Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.12 - Apresentar em 120 dias, Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação - p.ex. cancelas e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos); interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.554 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, que indica que a proposta apresentada não inclui nenhuma metodologia para a realização do programa, afirmando apenas que se baseia na realização do diagrama unifilar.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

Segundo a Resolução CONAMA nº 349/2004, entende-se por faixa de domínio "faixa de terreno de largura variável em relação ao seu comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, incluindo áreas adjacentes adquiridas pela administração ferroviária para fins de ampliação da ferroviária".

No caso das malhas operadas pela ALL no Paraná e Santa Catarina, a faixa de domínio é extremamente variável (de 5 até 50 metros) na via permanente e faixas maiores nas instalações de apoio.

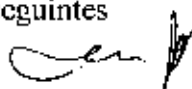
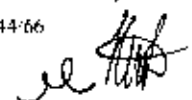
As principais ocorrências nas faixas de domínio consideradas no âmbito deste programa serão: passagens de nível, interferências urbanas (vias públicas), ocupações indevidas, e trechos onde a faixa de domínio atravessa Unidades de Conservação.

O objetivo desse programa é apresentar um diagnóstico detalhado da faixa de domínio das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina, visando elaborar um cronograma de correção e monitoramento dos seguintes aspectos:

- Passagens de nível;
- Histórico de acidentes;
- Interferências urbanas; e
- Espécies exóticas onde há interceptação de Unidades de Conservação.

A metodologia consistiu na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos nas bases cartográficas, imagens de satélite e levantamento bibliográfico. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

As planilhas de levantamento de passagens de nível contemplam os seguintes dados:


44/66


EM BRANCO

- Latitude;
- Longitude;
- Estado;
- Município;
- Trecho;
- Estações;
- Tipo de pavimento;
- Volume de tráfego;
- Sistema de controle;
- Estado de conservação do sistema de controle;
- Via de acesso da PN.

Para a identificação dos trechos urbanos o programa terá interface com o programa de imageamento da via e para identificação das interferências em Unidades de Conservação haverá interface com o programa de mapeamento destas.

A planilha de levantamento das espécies exóticas na faixa de domínio contempla os seguintes dados:

- Estado;
- Município;
- Trecho;
- Latitude e longitude (início);
- Latitude e longitude (final);
- Km de início e fim;
- Espécies exóticas presentes.

O programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos	■						
2	Mapeamento da faixa de domínio		■	■	■			
3	Organização das informações sobre passagens de nível já existentes			■	■			
4	Identificação de trechos urbanos			■	■			
5	Trabalhos de campo			■	■	■		
6	Avaliação de dados de campo e diagnóstico				■	■		
7	Análise estatística de histórico acidental					■	■	
8	Cadastramento dos dados em SIG						■	■
9	Elaboração de relatório final						■	■
10	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
11	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Destaca-se que, até momento, não foi prevista etapa posterior ao diagnóstico. Reitera-se a instrução da Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que segue: "...o programa deve prever em seu cronograma a elaboração de medidas para recomposição da faixa de domínio, a serem apresentadas após o diagnóstico, detalhando sua

[assinatura]

EM BRANCC

metodologia, cronograma de execução, parceiros envolvidos, resultados esperados e estimativa de custo”.

Além disso, os resultados devem ser monitorados para atualização e verificação da dinâmica dos parâmetros levantados. Esta questão deve manter relação com os programas de comunicação social e educação ambiental.

O programa deve ser estendido ao Estado do Rio Grande do Sul, com as adequações previstas neste parecer.

Estender o Programa de Cadastramento das Edificações na Faixa de Domínio ao Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo à continuidade do Programa no Estado do Paraná e Santa Catarina.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.13 – Apresentar em 120 dias, programa de cadastramento das edificações situadas nos 15m referentes à faixa de domínio da ferrovia, contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.555 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

O Programa passou por adequações e o IBAMA recebeu regularmente os relatórios de acompanhamento.

A faixa de domínio da malha ferroviária em questão apresenta como ocupação dois grupos de edificações. O primeiro deles são as edificações pertencentes a antigos trabalhadores da antiga Rede Ferroviária Federal, sendo que muitas dessas edificações encontram-se inseridas na faixa de domínio das ferrovias. O segundo grupo são as edificações indevidas da faixa, ocupadas por terceiros sem autorização prévia.

O objetivo do programa é apresentar um diagnóstico detalhado da faixa de domínio das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina, visando o cadastramento das edificações inseridas dentro das faixas de domínio.

A metodologia de levantamento incluiu visitas em campo após a identificação prévia das áreas de possíveis ocupações por meio de imagens de satélite e imagens do Google Earth.

Os trabalhos foram conduzidos, a princípio, de forma amostral. Assim, as residências próximas à via foram amostradas, em média, com duas residências por quarteirão. Nestes pontos foram obtidas coordenadas geográficas e informações sobre os proprietários, sempre que os mesmos mostraram-se susceptíveis a responderem as questões dos entrevistadores.

A análise amostral contradiz o que foi solicitado pela Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, a qual previa:

“A manutenção da faixa de domínio é de responsabilidade da ferrovia, e a utilização da mesma para moradia de terceiros não deve ser permitida (tomando-se como base, por exemplo, as determinações do DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes), em especial na largura de 6 a 8m, considerada faixa “non aedificandi” pelo inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Existe, inclusive, um projeto de lei que altera esta distância para 15m, tramitando no Congresso Nacional.

Este cadastramento visa subsidiar as ações a serem tomadas no âmbito do Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio para recuperação e ‘retomada’ da faixa, e portanto, precisa conter o máximo de dados possível. É

[assinatura] 46/66

EM BRANCC

importante, ainda, que as propriedades sejam georreferenciadas, para que se possa ter uma visualização geral da ocupação da faixa nos trechos da ALL no Paraná e em Santa Catarina."

Neste sentido, o empreendedor e a empresa consultora foram orientados a complementar os dados, conforme memória de reunião realizada em 04/06/2009.

No trabalho de campo foram levantadas as seguintes informações:

- Latitude;
- Longitude;
- Estado;
- Trecho;
- Município;
- Bairro;
- Endereço (rua e número da residência, quando existente);
- Nome do proprietário;
- Número de casas na mesma situação;
- Número de pessoas residentes; e
- Registro fotográfico.

O programa destaca que as residências amostradas não estão sempre dentro das faixas de domínio. No entanto, estão localizadas sempre na faixa adjacente mais próxima das linhas férreas.

A readequação se deu conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronogramas / insumos corporativos básicos	■						
2	Mapeamento da faixa de domínio		■					
3	Organização das informações já existentes sobre as edificações		■					
4	Trabalhos de campo			■				
5	Avaliação de dados de campo e diagnóstico				■			
6	Cadastramento dos dados em SIG					■		
7	Elaboração de relatório final					■	■	■
8	Avaliação final dos produtos pela ALL IBAMA						■	■
9	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

No acompanhamento periódico foi verificado que o levantamento das estações ferroviárias consistiu apenas na indicação do nome e do município em que se localiza. O levantamento deve ser expandido, indicando, no mínimo: responsável pela estação (imóveis da extinta RFFSA, cedidos para o SPU; sob concessão da ALL ou outros); estado de conservação; uso atual da estação; se existe tombamento do patrimônio histórico e artístico; viabilidade de implantação de projetos sociais na estação, como é o caso de adaptação das estações para exercerem a função de museu da história ferroviária ou bibliotecas.

EM BRANCC

Executar o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR e Estudo de Análise de Riscos para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.14 – Apresentar em 180 dias, Análise de Risco – AR e Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, para toda a malha ferroviária considerando todo o tipo de carga transportada.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.556 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, por conter apenas uma proposta de roteiro a ser seguido para a elaboração da Análise de Riscos e respectivo Plano de Gerenciamento de Riscos.

O Programa passou por readequações para atendimento a LO 559/2006, já contemplando a malha ferroviária do Rio Grande do Sul, além do Estado do Paraná e Santa Catarina que eram alvo da referida LO.

O objetivo desse programa é a identificação dos riscos das malhas ferroviárias operadas pela ALL e a consequente elaboração de um programa voltado para o estabelecimento de requisitos contendo orientações gerais de gestão, com vistas à prevenção de acidentes que possam impactar o meio ambiente, a população e o patrimônio público e privado nas áreas lindeiras à via permanente.

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Executar o Plano de Ação de Emergência

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.15 – Apresentar em 180 dias, novo Plano de Ação de Emergências, incluindo medidas de atendimento a acidentes, prevendo a realização de simulados que envolvam todos os agentes considerados em seu organograma, destacando a localização e caracterizando as Bases de Apoio, além dos Programas de Treinamento das Equipes de Atendimento.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.557 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

O Programa passou por readequações para atendimento a LO 559/2006, já contemplando a malha ferroviária do Rio Grande do Sul, além do Estado do Paraná e Santa Catarina que eram alvo da referida LO.

O PAE é um instrumento de organização das ações de resposta da ALL para acidentes que possam impactar os compartimentos ambientais e socioeconômicos das áreas adjacentes ao traçado da via permanente. Trata-se de item do Programa de Gerenciamento de Riscos que está diretamente associado aos cenários e hipóteses acidentais obtidos no Estudo de Análise de Riscos.

Embora a malha da ALL já possua recursos e procedimentos para os episódios acidentais, espera-se otimizar a resposta com base na definição técnica para distribuição espacial de recursos, orientação para eventual aquisição de novos equipamentos, atualização dos procedimentos, estabelecimentos de cenários específicos e políticas de treinamento e capacitação.

EM BRANCC

O objetivo do programa consiste em estabelecer as diretrizes para o pleno atendimento às situações emergenciais que possa ocorrer a partir das operações da ALL, contribuindo para a mitigação dos impactos aos meios físico, biótico e antrópico.

A metodologia para estruturação do PAE consistiu basicamente no levantamento de informações sobre a estrutura de resposta atualmente existente na ALL. Para tanto serão realizadas visitas às unidades de apoio e reuniões com os pontos focais responsáveis pelas brigadas de emergência, equipes de meio ambiente, manutenção, operação, entre outras.

Elencados os recursos materiais e humanos disponíveis, os mesmos serão confrontados com os cenários acidentais obtidos no Estudo de Análise de Riscos para avaliação da conformidade ou não e sugestão de adequações, inclusive no que se refere ao tempo de resposta.

Os procedimentos de resposta serão elaborados para cada cenário acidental identificado de modo a garantir a eficácia das ações e adequação à realidade dos riscos e impactos específicos. Dessa forma, o levantamento de campo da via permanente permitirá o conhecimento das características ambientais e sociais ao longo do traçado, fato que será considerado na elaboração dos procedimentos.

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

A LO 559/06 contava com condicionante que previa a comunicação dos acidentes ambientais ao IBAMA, conforme texto abaixo:

"Condicionante 2.6 - Comunicar imediatamente ao IBAMA - Sede (DILIC) e Superintendências do IBAMA no(s) estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos órgãos Estaduais) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e/ou sobre a população."

Tal procedimento deve ser inserido no Plano de Atendimento a Emergências, no que se refere à comunicação do acidente. Deve ser prevista ainda a emissão de relatórios pós-emergência contendo o descritivo das ações adotadas e previsão de medidas de recuperação da área afetada.

Deve ser incluído no rol de atores a serem comunicados a Coordenação Geral de Emergências Ambientais - CGEMA, visto que atualmente a mesma vem recebendo os comunicados via memorando enviado pela COTRA, o que provoca uma considerável demora na chegada da informação à equipe que fará o acompanhamento do caso.

Inserir no SIG a identificação de pontos críticos no âmbito do Rio Grande do Sul, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar.

Este programa faz parte das condicionantes da LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.16 - Apresentar em 180 dias, identificação de pontos críticos, tendo como base a análise de risco realizada, por meio de diagrama unifilar."

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 2.558 de 07/03/07) foi rejeitada pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.

O Programa passou por adequações, a fim de atender o que foi exigido na Nota Técnica supracitada.

Empreendimentos lineares de grande extensão, como é o caso de ferrovias, perpassam diferentes tipos de paisagens, tais como áreas naturais, rurais e urbanas. As principais ocorrências nas faixas de domínio consideradas no programa são: cruzamento com

ser 49/66

EM BRANCO

vias públicas, pontes, viadutos, proximidade com indústrias, postos de combustível, aglomerações urbanas (escolas, hospitais, etc.), mananciais ou pontos de captação de água para abastecimento público, áreas sensíveis ao incômodo por ruído, entre outras.

O objetivo do programa consiste em apresentar um levantamento dos pontos críticos das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

A metodologia consistiu na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos em bases cartográficas e imagens de satélite. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

A planilha de levantamento de pontos críticos contempla os seguintes dados:

- Latitude;
- Longitude;
- Estado;
- Município;
- Trecho;
- Trecho entre estações;
- Ponto crítico;
- Descrição;
- Tipo;
- Foto.

Outra planilha foi preenchida especificamente para corpos d'água e compõe-se dos seguintes dados:

- Latitude;
- Longitude;
- Estado;
- Município;
- Trecho;
- Trecho entre estações;
- Tipo do corpo d'água;
- Dimensão.

O programa foi readequado conforme cronograma abaixo:

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronograma / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados primários		■					
3	Organização das informações obtidas em dados primários			■				
4	Trabalhos de campo			■	■			
5	Avaliação de dados de campo e diagnóstico					■		
6	Cadastramento dos dados em SIG					■	■	
7	Elaboração de Relatório Final					■	■	
8	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
9	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica e executiva da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda

50366

EM BRANCO

incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Apresentar diagrama unifilar de toda a linha contendo todos os pontos notáveis da malha do Rio Grande do Sul.

Este condicionante tem origem na LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.17 – Apresentar em 120 dias, diagrama unifilar de toda a linha contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; túneis, pontes e outras obras de arte; pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras."

A primeira versão entregue ao IBAMA em atendimento a essa condicionante (Protocolo nº 2.559 de 07/03/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08, por ter apresentado uma amostra a título de proposta de cumprimento.

Foi indicado que a proposta devia ser aplicada a toda malha do Paraná e Santa Catarina, considerando todos os itens e aspectos ambientais apontados, sejam eles:

- quilometragem;
- curvas, altitudes e características das vias;
- acessos;
- entroncamentos;
- cruzamentos com dutos;
- redes de alta tensão e cabeamentos subterrâneos;
- limite dos municípios;
- adensamentos populacionais;
- passagem em nível;
- proximidade ou transposição de corpos d'água;
- poços para captação de água subterrânea que possam sofrer influência da ferrovia;
- passagens em nível, superiores ou inferiores;
- obras de arte especiais (pontes e túneis)
- pátios de manobra, formação e cruzamento;
- detectores de descarrilamento, de roda quente e queda de barreiras.

O Programa passou por adequações, o qual se propôs a realizar diagramas unifilares com uma base cartográfica acrescida à via permanente, pontos de apoio, aparelhos e pontos críticos, apresentando a visualização gráfica dos trechos ferroviários. O produto servirá como ferramenta operacional e gerencial para ser utilizada nos Planos de Emergência, mas também como utilização direta à manutenção e unidades de apoio dos trechos, podendo ser também empregado para planejamento de operação.

Os principais benefícios indicados no programa são a agilidade na consulta a trechos específicos, com redução do tempo de atendimento a emergências, visualização de pontos críticos e sensíveis no entorno das ferrovias.

O objetivo consiste em apresentar um diagrama unifilar detalhado das malhas ferroviárias operadas pela ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

A metodologia consistiu na identificação visual dos pontos de interesse previamente definidos em bases cartográficas e imagens de satélite. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas.

O readequação do programa se deu conforme cronograma abaixo:

EM BRANCC

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronograma / insumos corporativos básicos	■						
2	Sistematização das informações já existentes	■	■					
3	Geração de arquivos geográficos			■	■			
4	Geração de simbologia			■	■			
5	Elaboração de diagrama unifilar prévio (teste)					■		
6	Consolidação do padrão de diagrama a ser utilizado						■	
7	Elaboração de diagrama final						■	■
8	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA						■	■
9	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados						■	■

A qualidade técnica da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Incluir o Estado do Rio Grande do Sul no Programa de Imageamento por satélite e mapeamento da malha ferroviária (SIG)

Este condicionante tem origem na LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

“Condicionante 2.3.18 – Apresentar em 90 dias, programa de imageamento aerofotogramétrico ou por satélite (IKONOS) de toda a malha ferroviária, nos dois estados, em escala que possibilite a identificação do entorno da ferrovia.”

A primeira versão do Programa (Protocolo nº 263 de 10/01/07) foi rejeitado pelo IBAMA, conforme análise contida na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 07/07/08.



A partir daí, o Programa passou por adequações e passou a ser intitulado de “Programa de Imageamento por satélite e mapeamento da malha ferroviária (SIG)”, o qual deverá permitir a identificação de todo o traçado e também as características mais relevantes encontradas em seu entorno. Facilitará a observação de aspectos como ocupação humana e manchas urbanas, acessos, rede hidrográfica, cobertura vegetal, entre outros.

O programa deverá, portanto, servir diretamente ao gerenciamento destas malhas ferroviárias, devendo ainda ressaltar que todos os dados apresentados pelo presente programa estão organizados em base digital georreferenciada, integrada ao Sistema de Informações Geográficas.

O objetivo do programa é fornecer um conjunto de informações georreferenciadas, em formato matricial, de Imagens de Satélite, que permitam a observação dos principais aspectos construtivos e sócio-ambientais existentes ao longo do traçado e no seu entorno, bem como o conjunto de dados vetoriais, integrados ao Sistema de Informações Geográficas que será produzido para estas malhas, e que será apresentado em formato de mapas.

As imagens utilizadas foram adquiridas utilizando o software *Google Earth Pro*. Não foi especificada a forma de atualização dos dados, o que deve ser indicado no âmbito do programa.

A readequação do programa foi realizada conforme cronograma abaixo:


 52/66


EM BRANCO

Etapa	Atividade	Meses						
		Dez/08	Jan/09	Fev/09	Mar/09	Abr/09	Mai/09	Jun/09
1	Reuniões preliminares / definição de cronograma / insumos corporativos básicos	■						
2	Levantamento de dados secundários e planejamento de trabalho de campo		■					
3	Processamento digital de imagens			■				
4	Trabalhos de campo				■			
5	Integração de dados à base SIG				■	■		
6	Elaboração do mapeamento					■	■	
7	Relatório final do programa						■	■
8	Avaliação final dos produtos pela ALL/IBAMA							■
9	Revisão final e elaboração dos relatórios consolidados							■

A qualidade técnica da nova versão do Programa, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, dar-se-á encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Qualquer carga nova a ser transportada na malha ferroviária sul deve ser alvo de prévia consulta ao IBAMA.

Este condicionante tem origem na LO 559/06, a qual apresenta o seguinte texto:

"Condicionante 2.3.20 Apresentar relatórios trimestrais relacionando os produtos transportados no período, indicando os pontos de carregamento e volumes de carga transportada (em tku), indicando, se possível, a movimentação prevista para o trimestre subsequente."

Os relatórios vêm sendo entregues, no entanto, devido a falta de praticidade dos mesmos, que precisam ser comparados periodicamente para verificação da existência de alterações, é recomendada a reformulação da condicionante, a qual deve prever que qualquer nova carga a ser transportada seja alvo de prévia consulta ao IBAMA.

Não havendo impedimentos, o IBAMA informará o posicionamento mediante ofício e, se necessário, solicitará as medidas de controle pertinentes.

Ressalta-se que o mapeamento das rotas de transporte das diferentes cargas deve ser incluído no Programa de Gerenciamento de Risco, devendo ser atualizado periodicamente.

Informar ao IBAMA, com antecedência mínima de 15 dias, a execução das atividades relacionadas no Artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004 que integram a Licença de Operação.

Este condicionante tem origem em outras duas exigidas na LO 559/06, as quais são listadas abaixo:

"Condicionante 2.3.21 - Apresentar relatórios anuais referentes às obras de manutenção de Obras de Arte especiais - OAE's, especificando sua localização (quilometragem e município), atividades realizadas e contendo documentação fotográfica."

"Condicionante 2.3.22 - Apresentar relatórios anuais referentes à execução de obras dispensadas de licenciamento e/ou consulta ao IBAMA no âmbito do Artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004."

EM BRANCC

Os relatórios solicitados vêm sendo encaminhados regularmente, no entanto, o envio de relatórios anuais não está contemplando o relatório fotográfico solicitado na condicionante.

Os relatórios enviados atendem simultaneamente a condicionante 2.3.21 e 2.3.22, ao passo que incluem todas as atividades que compõe a licença de operação, conforme previsto pelo artigo 7º da Resolução CONAMA 349/2004, que inclui no inciso IX os reparos e manutenção em obras de arte.

A condicionante não tem mostrado efetividade no acompanhamento do IBAMA, pela temporalidade do relatório.

Embora integrantes da LO, é importante que as atividades sejam comunicadas previamente ao órgão licenciador, a fim de que este possa verificar se há o real enquadramento no Art. 7º da Resolução CONAMA 349/2004, bem como para subsidiá-lo perante denúncias ou notícias veiculadas na mídia.

Neste aspecto, muitas atividades de manutenção têm sido noticiadas como "ampliação" ferroviária, o que deixa o IBAMA em alerta e desprende esforços na investigação das informações, que seria evitado caso a comunicação seja antecipada.

Condicionante 2.5 – Priorizar a utilização do material excedente de escorregamentos de solo para a recomposição dos terrenos afetados ou de outros focos erosivos ou passivos ambientais próximos (como caixas de empréstimo, por exemplo). Caso isto não seja possível, este material não deve ser disposto em Áreas de Preservação Permanente – APP's, encostas, áreas com vegetação nativa primária ou em avançado estágio de regeneração e outras áreas ambientalmente sensíveis.

Esta condicionante tem origem na Condicionante 2.5 da LO 559/06, que mantém o mesmo texto, devendo ser estendida ao Rio Grande do Sul.

Comunicar ao IBAMA, previamente, a instalação de novas estruturas (complementares ao objeto desta licença), para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental.

Esta condicionante tem origem na Condicionante 2.8 da LO 559/06, que mantém o mesmo texto, devendo ser estendida ao Rio Grande do Sul.

Comunicar ao IBAMA a realização de quaisquer obras emergenciais que envolvam movimentação de solo, interferência em áreas legalmente protegidas e/ou ambientalmente sensíveis, encaminhando relatórios de acompanhamento dessas obras. A comunicação deve ser realizada no prazo máximo de 5 dias após o início da intervenção.

Esta condicionante tem origem na Condicionante 2.7 da LO 559/06, devendo ser estendida ao Rio Grande do Sul. A referida condicionante foi acrescido o prazo para comunicação, a fim de garantir o efetivo acompanhamento por parte do IBAMA.

Comunicar imediatamente ao IBAMA – Sede (DILIC e CGEMA) e Superintendências do IBAMA no(s) estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos órgãos Estaduais) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e/ou sobre a população.

Em até 30 dias após o acidente deve ser encaminhado relatório das ações adotadas e das medidas pós-emergência necessárias à recuperação/remediação da área afetada.

A LO 559/06 contava com condicionante que previa a comunicação dos acidentes ambientais ao IBAMA, conforme texto abaixo:

"Condicionante 2.6 - Comunicar imediatamente ao IBAMA – Sede (DILIC) Superintendências do IBAMA no(s) estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos

EM BRANCO

órgãos Estaduais) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e ou sobre a população.”

Tal procedimento deve ser inserido no Plano de Atendimento a Emergências, no que se refere à comunicação do acidente. Deve ser prevista ainda a emissão de relatórios pós-emergência contendo o descritivo das ações adotadas e previsão de medidas de recuperação da área afetada.

Deve ser incluído no rol de atores a serem comunicados a Coordenação Geral de Emergências Ambientais – CGEMA, visto que atualmente a mesma vem recebendo os comunicados via memorando enviado pela COTRA, o que provoca uma considerável demora na chegada da informação à equipe que fará o acompanhamento do caso.

A condicionante que exige o comunicado deve ser mantida na licença até que o Plano de Ação de Emergências esteja efetivamente sendo aplicado.

Executar o Programa de Auditoria Ambiental, com envio de relatórios anuais ao IBAMA. Todas as não conformidades identificadas na auditoria já devem apresentar plano de ação executivo para correção.

Em 09/07/2004, mediante Ofício nº 071/2004-IAP-DIRAM/DLE de 28/06/04, protocolo nº 6171, o IAP informa ao IBAMA que a ALL foi notificada a realizar Auditoria Ambiental Compulsória em todas as suas dependências, trechos de ferrovias e demais atividades localizadas no Estado do Paraná, tendo em vista os inúmeros acidentes com danos e impactos ambientais ocorridos nos últimos anos.

Posteriormente, quando foi protocolado no IBAMA o Manual de Gestão Ambiental, verificou-se que o mesmo já inclui a previsão de auditorias, o que pode representar importante ferramenta de acompanhamento para o IBAMA.

Neste sentido, deve ser inserida na licença condicionante que requeira o envio dos relatórios anuais de auditoria ambiental ao IBAMA.

Com relação ao procedimento de auditoria, o Manual de Gestão Ambiental deve ser revisado, a fim de detalhar a metodologia utilizada e os parâmetros verificados no processo.

Executar o Plano de Gestão de Resíduos Sólidos

Na Licença de Operação 559/06 não foi exigido o Programa de Gestão de Resíduos Sólidos, porém, a ALL conta com tal programa, protocolado neste IBAMA em 16/04/2009 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº 4630), no âmbito do Manual de Gestão Ambiental.

O primeiro item a ser revisado no Plano é a legislação aplicável, que menciona Resoluções do CONAMA já revogadas e substituídas por outras.

Consta na tabela de identificação de resíduos gerados a “areia de jateamento”. Deve ser verificado que a operação de jateamento de areia é proibida pelo Ministério do Trabalho, conforme Portaria do MTE nº 99, de 19 de outubro de 2004. Desta forma, deve ser proposta alternativa técnica para adequação do procedimento.

O Plano apresentado consiste em descrição dos procedimentos ideais a serem aplicados no gerenciamento de resíduos sólidos. No entanto, um Plano de Gerenciamento deve ser pautado primeiramente em um diagnóstico da prática que realmente prevalece nas instalações hoje, para que, comparando a prática atual com os procedimentos ideais, possa ser estabelecido um plano de ação para correção e melhoria do gerenciamento.

Além disso, o Plano deve ser complementado com o mapeamento das Centrais de Armazenamento temporárias de resíduos, indicando a área que destina seus resíduos para cada central.

EM BRANCO

O dimensionamento das Centrais de resíduos e seus respectivos sistemas de controle ambiental devem ser anexados ao PGRS, com indicação da capacidade suporte e da demanda atendida, a fim de verificar se estas não estão sendo sobrecarregadas.

As empresas terceirizadas envolvidas no gerenciamento de resíduos devem ser listadas e as respectivas licenças ambientais devem ser anexadas ao Plano.

Deve ser realizado levantamento dos locais onde há coleta seletiva no município e dos locais onde se conta com cooperativas de reciclagem ou outras formas de reaproveitamento de resíduos que diminua a sobrecarga de lixões e aterros sanitários municipais.

O plano de ação de melhoria do gerenciamento de resíduos deve estabelecer metas de redução da geração, metas para aumentar a porcentagem de resíduos destinados à reciclagem e consequente redução dos resíduos destinados a aterros, além de outras metas que se julgarem pertinentes.

Para o estabelecimento de metas, bem como para verificação da demanda das Centrais de Armazenamento Temporário de resíduos, é necessário o levantamento quantitativo dos resíduos gerados.

O PGRS deve ser integrado aos demais programas associados, como é o caso da Educação Ambiental e da Auditoria Ambiental. Esta última avaliará *in loco* se o Plano está sendo aplicado adequadamente.

Devem ser enviados relatórios anuais ao IBAMA, os quais devem contar com os anexos referentes aos certificados de destinação de resíduos, manifestos de transporte e licenças ambientais pertinentes.

Garantir o controle de vazamento de carga, de modo a evitar potenciais impactos sobre o meio ambiente, como atração da fauna para o eixo da ferrovia, contaminação do solo e recursos hídricos.

A inclusão desta condicionante na licença ambiental visa garantir a estanqueidade da carga durante o transporte, a fim de evitar eventual contaminação do solo e de recursos hídricos, bem como evitar a atração da fauna que se alimenta do produto derramado (soja, milho, entre outros).

Há no processo da Malha Ferroviária Sul o caso do Túnel do Novo Centro, em Maringá-PR, onde houve proliferação de vetores pela presença de carga orgânica na linha. Em outros pontos, é fato notório que a atração da fauna pode provocar aumento no índice de atropelamentos.

Executar o Plano de Gestão de Emissões e Imissões Atmosféricas

Dentro do Manual de Gestão Ambiental, protocolado no IBAMA em 16/04/2009 (Protocolo IBAMA/DILIC/DIQUA nº4630) há procedimento específico para emissões atmosféricas. Entretanto, este não contempla a emissão de particulado pelo transporte de cargas pulverulentas, bem como não apresenta caráter executivo com ações e metas definidas para controle e redução desse aspecto.

Deve ser estruturado programa de gestão de emissões e imissões atmosféricas, o qual deve abranger as emissões das locomotivas e aquelas emitidas pela perda de carga dos vagões em forma de material particulado, além das fontes potuais existentes em Unidades de Apoio e que serão avaliadas em processo à parte.

Para as emissões, devem ser propostas medidas de redução e medidas de controle na fonte de geração, dentre as quais podem ser citadas: enlombamento de vagões, aplicação de polímero sobre a carga, umedecimento da carga, etc.

EM BRANCC

Para as imissões, a partir de diagnóstico que identifique as áreas que vem sendo afetadas com a dispersão de material particulado, devem ser propostas medidas que impeçam a chegada do material aos locais identificados. Tais medidas podem contar com cortinas vegetais ou outras formas de barreira.

Programa de readequação das passagens em nível, passagens superiores e inferiores.

Este programa tem como objetivo regularizar as transposições da linha férrea existentes atualmente, a fim de garantir que o fluxo de veículos e pessoas ocorra de forma eficiente e segura.

Passagens de fauna não serão avaliadas neste programa, por serem contempladas nas medidas mitigadoras do Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos.

Com base no levantamento dos pontos de travessia, devem ser identificados os pontos que estão em desacordo com a normatização vigente, ou que apresentem potencial de otimização. A partir daí, deve ser estruturado o programa de readequação das passagens.

É importante observar que a linha férrea, por muitas vezes, fragmenta núcleos habitacionais ou fragmentos florestais. As travessias, neste aspecto, visam garantir a conectividade entre as feições interceptadas. Em contrapartida, o número excessivo de passagens em nível gera um acréscimo no grau de risco da operação ferroviária. Todos esses aspectos devem ser analisados na proposição das medidas de readequação das passagens.

No caso de núcleos habitacionais, é primordial que o processo de análise das alternativas técnicas e locacionais tenha a participação da comunidade diretamente afetada.

Apresentar estudo de viabilidade de ampliação dos pontilhões nos pontos do trecho NRG-NRG (km 425+860 e km 426+646), além dos corpos hídricos nos pontos km 426+600 e km 426+800, a fim de exercerem a função de passagem de fauna.

Em 08/04/2009 foi recebido o Memorando nº 023/09 - NLA/SUPES-IBAMA/RS (Protocolo/IBAMA/DILIC/DIQUA nº 4291) com a manifestação técnica do Núcleo de Licenciamento do Rio Grande do Sul sobre os estudos e programas ambientais da malha ferroviária do Rio Grande do Sul.

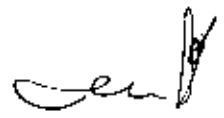
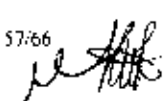
No referido documento, o NLA faz uma sugestão para o trecho Cacequi - Rio Grande, subdividido em dois trechos (Cacequi - Bagé e Bagé - Rio Grande), o qual transpõe vários corpos hídricos através de bueiros e pontilhões.

No levantamento temático dos recursos no trecho compreendido entre Bagé e Rio Grande foram identificados os pontilhões nos pontos do trecho NRG-NRG (km 425+860 e km 426+646), além dos corpos hídricos nos pontos km 426+600 e km 426+800.

Para os pontos mencionados, foi sugerido que os pontilhões da ferrovia sejam ampliados com o objetivo de executarem a mesma função que os pontilhões da Rodovia BR-392, cujo processo de melhorias na capacidade rodoviária está sendo licenciada pela COTRA.

Desta forma, com a ampliação das obras de arte estas exerceriam a função de passagem de fauna e escoamento de recursos hídricos em épocas de maior precipitação pluviométrica.

O processo de Adequação da Capacidade e Melhorias Operacionais da Rodovia BR-116/392-RS tramita nesta Coordenação e foi consultado a fim de verificar a possibilidade de atender a solicitação do Núcleo de Licenciamento.


57/66


EM BRANCC

Como diretriz para elaboração de qualquer programa, devem ser abordados, no mínimo, os seguintes itens: justificativa, objetivos, delimitação do escopo ou área de abrangência, metodologia, resultados esperados, cronograma. Nos relatórios de acompanhamento deve constar, no mínimo: objetivos, metodologia, resultados e discussão, medidas corretivas propostas no caso de não-conformidades detectadas, melhorias propostas caso não sejam verificadas não-conformidades.

IX. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conforme análise apresentada neste Parecer, embora o estudo da malha ferroviária do Rio Grande do Sul não tenha apresentado a qualidade técnica esperada, é de entendimento desta equipe técnica que a melhor forma de controle e gestão dos aspectos ambientais da operação ferroviária em questão se dá mediante concessão da Licença de Operação corretiva, com estabelecimento de condicionantes específicas.

A Resolução CONAMA nº 349/2004 prevê que o processo de licenciamento ambiental corretivo deve ser instruído com os seguintes estudos:

- I - Diagnóstico Ambiental inclusive com a caracterização dos itens em não conformidade com os requisitos legais;
- II - Plano Básico Ambiental ou Plano de Controle Ambiental;
- III - Análise de risco de acidentes ou riscos ambientais, quando couber; e
- IV - Plano de Prevenção e Atendimento a Acidentes.

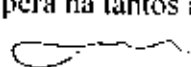
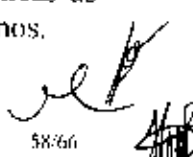
O item I, que se refere ao diagnóstico, foi apresentado de forma generalista, sem enfoque detalhado sobre a área realmente afetada pela ferrovia e omitindo o meio socioeconômico. A deficiência do estudo, no que tange ao diagnóstico, foi atenuada pela realização de vistoria em toda a malha do Estado do Rio Grande do Sul, possibilitando a verificação *in loco* dos principais aspectos a serem gerenciados no âmbito do licenciamento ambiental. Neste sentido, são propostos neste parecer os programas a serem inscritos na Licença de Operação a fim de atender a este requisito.

O Plano de Controle Ambiental, solicitado no item II, apresentou apenas diretrizes gerais a serem seguidas para elaboração dos programas mencionados, não atingindo o detalhamento e suficiência técnica que o caracterizassem como executivo, o que é exigido para um empreendimento que já se encontra em operação.

Além disso, os quatro aspectos explorados no Plano (emissões atmosféricas, efluentes líquidos, resíduos sólidos e ruídos) não abrangem todos os aspectos inerentes ao transporte ferroviário e que necessitam de Programas de Gestão associados.

Um fator que ameniza a insuficiência verificada no PCA é o fato de que a malha do Rio Grande do Sul será incorporada a uma licença que vige desde 2006, em cujo acompanhamento das condicionantes já se avançou bastante na adequação dos programas apresentados inicialmente.

Tais programas padeciam da mesma carência técnica, ausência de objetividade e não executabilidade, mencionando apenas alinhamentos ou diretrizes para ações que eram postergadas. Desde a análise do material apresentado em atendimento à LO 559/06, realizada na Nota Técnica nº 119/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, vem sendo estabelecido um diálogo de orientação com a ALL com vistas à adequação de seus programas e práticas às necessidades prementes de gestão ambiental do empreendimento que opera há tantos anos.



58/66

EM BRANCO

A ALL vem encaminhando relatórios de acompanhamento das adequações das condicionantes, as quais visam atender a LO 559/2006 referente a malha Paraná e Santa Catarina e a LO 748//2008 referente ao Trecho Ferroviário Morretes - Antonina (PR), sendo que o produto final dessas readequações foi protocolado no IBAMA em 01/07/2009.

A fim de embasar os programas das Licenças de Operação mencionadas, foram realizadas pela empresa consultora contratada pela ALL, com o apoio de empregados da empresa, visitas em campo para identificação visual dos pontos de interesse, previamente definidos em bases cartográficas e imagens de satélite. Tais pontos foram georreferenciados, fotografados, identificados e descritos em planilhas. Eventualmente, foram realizadas entrevistas com moradores locais para obtenção de informações adicionais.

Os itens III e IV, que tratam do Estudo de Análise de Risco e Plano de Prevenção e Atendimento a Acidentes, foram atendidos quando o Estado do Rio Grande do Sul foi inserido no cumprimento das condicionantes da LO 559/2006 e LO 748/2008, cujo escopo abrange apenas Paraná e Santa Catarina.

Considerando o exposto, propõe-se que, caso se decida pela emissão de licença para o trecho do Rio Grande do Sul, o prazo de vigência desta seja reduzido e, findado o mesmo com o devido acompanhamento do cumprimento das condicionantes, verifique-se a viabilidade de sua renovação.

Conforme trecho do Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, que trata da omissão da ANTT e do IBAMA no acompanhamento da operação ferroviária da ALL "ao estabelecer o prazo de validade da licença, o órgão ambiental deve levar em conta que quanto mais arriscada for a atividade, menor deve ser o prazo da autorização. Assim, mais cedo o empreendedor voltará ao órgão ambiental para a revisão da sua licença. Isso possibilita ao órgão ambiental manter o controle das atividades que representam maior risco."

Trata-se de uma proposta que objetiva acelerar o amadurecimento da gestão ambiental na ALL, que vem se desenvolvendo a passos lentos no Estado do Paraná e Santa Catarina.

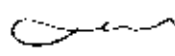


Neste contexto, considerando a experiência adquirida no período de vigência da LO 559/06 e LO 748/2008, propõe-se que, em caso de emissão da Licença de Operação para a malha do Rio Grande do Sul, esta seja pautada nas condicionantes relacionadas no ANEXO I deste Parecer Técnico.

No que tange ao cumprimento das condicionantes da LO 559/2006 e da LO 748/2008 referente ao Trecho Ferroviário Morretes - Antonina (PR), o produto final das readequações, protocolado no IBAMA em 01/07/2009, será analisado pela equipe técnica do IBAMA e, em caso de ainda incorrer em inadequação, será dado encaminhamento pelo não cumprimento de condicionante da licença ambiental.

Não haverá nova prorrogação de prazo para o cumprimento das condicionantes, considerando que o empreendedor já foi suficientemente orientado para a devida correção dos programas.

É válido registrar que esta fase de orientação foi apontada pelo Tribunal de Contas da União - TCU (Acórdão nº 2172/2009 - TCU - 1ª Câmara) como omissão do IBAMA, por "deixar de penalizar as empresas que não observam as exigências após emissão desta licença".

O TCU ressalta que, dois anos após a emissão da LO 559/2006, muitas das condicionantes ainda não foram atendidas, sem que fosse imputado à ALL qualquer tipo de penalidade disciplinar ou compensatória. Os dois anos mencionados se referem ao prazo decorrido entre a emissão da licença e a primeira análise conclusiva das condicionantes, na qual foi identificada a inadequação.



59:66 

EM BRANCC

Nesta linha de pensamento, postergar a emissão de uma LO corretiva também pode ser entendida como omissão do órgão ambiental, por deixar de fixar condicionantes a um empreendimento que permanece em operação. Condicionantes estas que tem por objetivo estabelecer medidas para contabilizar a atividade ferroviária com a proteção ambiental.

É o Parecer.

Brasília, 17 de julho de 2009.

[assinatura]
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental


[assinatura]
LAURA MARIA SILVA MAGALHÃES
Analista Ambiental

[assinatura]
MARCUS VINICIUS L. C. DE MELO
Analista Ambiental

[assinatura]
DANIEL SANTOS PINHO
Analista Ambiental

EM BRANCC

CONDICIONANTES

Folha 1693
Processo 3534/00
Assinatura: 

1. Condicionantes Específicas:

1.1. Consta desta Licença de Operação os seguintes pátios de cruzamento ferroviários (sigla, quilometragem inicial - quilometragem final, município, estado; os pátios de formação de composições estão em itálico):

- Subdivisão 01 Londrina - Cianorte: **LLD** (215-223+805, Londrina, PR); **LND** (223+694-224+336, Cambé, PR); **LRL** (235+780-237+430, Rolândia, PR); **LAG** (253+314-254+894, Arapongas, PR); **LAP** (267+100-270, Apucarana, PR); **LMI** (294+060-295+710, Mandaguari, PR); **LMA** (309+307-310+948, Marialva, PR); **LMN** (326+888-328+268, Maringá, PR); **LMG** (335+500-341+815, Maringá, PR); **LPD** (346+450-346+913, Paçandu, PR); **LJU** (404+625-405+071, Jussara, PR); **LCY** (429+982-430+597, Cianorte, PR).
- Subdivisão 02 Ourinhos - Londrina: **LMQ** (7+502-8+620, Jacarezinho, PR); **LCM** (28+576-29+409, Cambará, PR); **LIG** (57+393-58+018, Andirá, PR); **LBD** (80+766-81+882, Bandeirantes, PR); **LLJ** (99+560-100+821, Santa Mariana, PR); **LCP** (124+820-125+710, Cornélio Procópio, PR); **LUR** (153+150-154+146, Uraí, PR); **LJY** (183+801-184+357, Jataizinho, PR); **LLL** (204+545-205+943, Londrina, PR); **LLD** (215-223+805, Londrina, PR).
- Subdivisão 03 Jaguaíva - Ourinhos: **LJR** (76+745-75+994, Jaguaíva, PR); **LIN** (27+740-28+402, Arapoti, PR); **LOS** (52+266-52+751, Arapoti, PR); **LWB** (69+395-69+947, Wenceslau Braz, PR); **LSC** (98+248-98+738, Siqueira Campos, PR); **LGD** (133+079-133+566, Joaquim Távora, PR); **LPI** (165+849-166+346, Santo Antonio da Platina, PR); **LJZ** (190+030-190+488, Jacarezinho, PR); **LMQ** (208+874-209+750, Jacarezinho, PR).
- Subdivisão 04 Jaguaíva - Uvaranas: **LJR** (75+994-76+745, Jaguaíva, PR); **LMU** (104+332-105+379, Pirai do Sul, PR); **LPY** (130+746-131+686, Pirai do Sul, PR); **LCX** (153+682-154+356, Castro, PR); **LCA** (169+632-170+202, Castro, PR); **LBQ** (201+831-202+460, Ponta Grossa, PR); **LUS** (221+253-222+300, Ponta Grossa, PR).
- Subdivisão 05 Joaquim Murtinho - Harmonia: **LMU** (104+332-105+379, Pirai do Sul, PR); **LVT** (53+280-53+773, Tibagi, PR); **LHA** (115+915-116+511, Telêmaco Borba, PR).
- Subdivisão 06 Uvaranas - Pinhalzinho: **LUS** (248+713-251+600, Ponta Grossa, PR); **LMK** (282+789-284+084, Ponta Grossa, PR); **LST** (313+603-315+145, Castro, PR); **LFO** (342+240-343+774, Jaguaíva, PR); **LLZ** (377+431-378+967, Cerro Azul, PR).
- Subdivisão 07 Uvaranas - Apucarana: **LUS** (248+920-251+600, Ponta Grossa, PR); **LPJ** (271+484-273+178, Ponta Grossa, PR); **LPN** (286+037-287+649, Ponta Grossa, PR); **LLT** (302+588-304+180, Tibagi, PR); **LIH** (333+384-334+862, Ipiranga, PR); **LLU** (358+823-360+418, Ipiranga, PR); **LBX** (378+070-379+569, Tibagi, PR); **LBO** (389+215-390+775, Reserva, PR); **LRF** (405+200-407+262, Reserva, PR); **LFI** (417+786-419+295, Reserva, PR); **LLH** (435+581-437+155, Reserva, PR); **LMJ** (446+563-448+200, Ortigueira, PR); **LOR** (462+850-464+357, Ortigueira, PR); **LBJ** (481+095-482+644, Ortigueira, PR); **LOD** (501+279-502+776, Ortigueira, PR); **LMF** (519+685-521+500, Mauá da Serra, PR); **LGE** (531+700-533+417, Mauá da Serra, PR); **LUV** (545+287-546+993, Marilândia do Sul, PR); **LCF** (559+737-561+237, Califônia, PR); **LJM** (570+955-572+609, Apucarana, PR); **LAP** (581+775-583+225, Apucarana, PR).
- Subdivisão 08 Desvio Ribas - Engenheiro Gutierrez: **LDV** (223+200-224+570, Ponta Grossa, PR); **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LCC** (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); **LER** (260+001-260+830, Ponta Grossa, PR); **LGU** (278+888-279+833, Teixeira Soares, PR); **LTS** (299+614-300+358, Teixeira Soares, PR); **LFP** (315+893-316-769, Fernandes Pinheiro, PR); **LIT** (332+992-333+839, Irati, PR); **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR).
- Subdivisão 09 Iguaçú - Uvaranas: **LIC** (113+230-115+940, Curitiba, PR); **LTU** (120+860-122+820, Curitiba, PR); **LAW** (127+380-129, Araucária, PR); **LAR** (130-133+706, Araucária, PR); **LAB** (140+115-141+576, Araucária, PR); **LGI** (151+172-152+634, Balsa Nova, PR); **LBN** (158+298-159+889, Balsa Nova, PR); **LEB** (169+270-170+760, Lapa, PR); **LOZ** (179+393-180+827, Lapa, PR); **LWV** (185+396-187+061, Porto Amazonas, PR); **LMO** (195+702-197+194, Palmeira, PR); **LLP** (208+923-210+490, Palmeira, PR); **LLY** (222-223+801, Ponta Grossa, PR); **LDV** (230+900-233+200, Ponta Grossa, PR); **LFU** (233+205-234+864, Ponta Grossa, PR); **LWV** (239+274-240+692, Ponta Grossa, PR); **LUS** (248+713-251+600, Ponta Grossa, PR).
- Subdivisão 10 Paranaguá - Iguaçú: **LPG** (0+025-0+473, Paranaguá, PR); **LDP** (2+073-2+310, Paranaguá, PR); **LID** (5+724-8+250, Paranaguá, PR); **LAX** (15+870-17+753, Paranaguá, PR); **LSQ** (23+659-25+143, Morretes, PR); **LMR** (39+975-42+582, Morretes, PR); **LOT** (44+062-45+065, Morretes, PR); **LPC** (50+228-51+120, Morretes, PR); **LEL** (54+999-56+034, Morretes, PR); **LMY** (59+028-59+923, Morretes, PR); **LVN** (66+694-67+647, Morretes, PR); **LKS** (69+577-70+571, Morretes, PR); **LBH** (73+467-74+588, Piraquara, PR); **LRN** (80+237-81+164, Piraquara, PR); **LPQ** (87+194-88+226, Piraquara, PR); **LUZ** (92+237-93+224, Piraquara, PR); **LNH** (101+979-103+050, Pinhais, PR); **LKM** (107+318-108+150, Curitiba, PR); **LIC** (113+230-115+940, Curitiba, PR).

EM BRANCC

- Subdivisão 11 Posto km 103 - Curitiba: LKP (103+506-103+710, Curitiba, PR); LCO (108+729-110+520, Curitiba, PR);
- Subdivisão 12 Curitiba - Rio Branco do Sul: LCO (0-0+500, Curitiba, PR); LCH (12+480-12+910, Cachoeira do Sul, PR); LTD (19+910-20+350, Almirante Tamandaré, PR); LTR (27+160-27+700, Almirante Tamandaré, PR); LIP (35+380-35+870, Almirante Tamandaré, PR); LBR (40+710-41+310, Rio Branco do Sul, PR).
- Subdivisão 13 Engenheiro Bley - Rio Negro: LEB (169+270-170+760, Lapa, PR); LLA (17+757-19+419, Lapa, PR); LVZ (38+855-40+234, Lapa, PR); LRO (58-61+590, Rio Negro, PR); LRI (62+500-63+300, Mafra, SC).
- Subdivisão 14 São Francisco do Sul - Rio Negro: LFC (0-4+730 São Francisco do Sul, SC); KM06 (4+930-7+590, São Francisco do Sul, SC); LAY (22+954-23+418, Araquari, SC); LDM (31+247-32+875, Joinville, SC); LJJ (40+200-40+980, Joinville, SC); LBA (60+720-62+180, Guarantinópolis, SC); LJJ (77+104-77+780, Jaraguá do Sul, SC); LHS (93+900-98+500, Corupá, SC); LNT (112+653-114+300, São Bento do Sul, SC); LRV (131+134+100, São Bento do Sul, SC); LNO (154+513-155+072, Rio Negrinho, SC); LRP (172+134-173+487, Rio Negrinho, SC); LLM (199+454-201+091, Mafra, SC); LRI (210+500-213+500, Mafra, SC).
- Subdivisão 16 Rio Negro - Lajes: LRI (0-2+750, Mafra, SC); LMV (10+207-11+564, Mafra, SC); LIS (35+534-36+766, Itaiópolis, SC); LPV (66+566-67+856, Papanduva, SC); LME (86+958-88+318, Monte Castelo, SC); LIA (108+272-109+680, Monte Castelo, SC); LFA (128+073-129+459, Monte Castelo, SC); LLB (145+907-147+171, Santa Cecília, SC); LAM (156+883-158+261, Santa Cecília, SC); LUB (186+195-187+860, Santa Cecília, SC); LFJ (206+813-208+112, Taió, SC); LSF (233+269-234+570, Ponte Alta, SC); LOB (245+221-246+494, Ponte Alta, SC); LOP (262+324-263+660, Correia Pinto, SC); LBE (272+387-273+693, Correia Pinto, SC); LLS (291+900-293+775, Lages, SC).
- Subdivisão 17 Roca Sales - Lages: NRO (97+950-101+300, Roca Sales, RS); NSZ (118+526-119+301, Bento Gonçalves, RS); NJB (154+044-155+171, Bento Gonçalves, RS); NCG (172+251-173+513, Veranópolis, RS); NFF (188+489-189+281, Vacaria, RS); NJO (209+161-210+315, Vacaria, RS); NVG (243+930-245+050, Vacaria, RS); NVA (279+936-281+141, Vacaria, RS); NRI (289+611-300+448, Vacaria, RS); NSQ (321+301-322+300, Lages, SC); NEU (356+860-357+826, Lages, SC); britador (375+400-375+650, Lages, SC); NBR (384+770-386+120, Lages, SC); LLS (394+263-396+138, Lages, SC).
- Subdivisão 19 Roca Sales - Passo Fundo: NRO (0-2+100, Roca Sales, RS); NMU (13+751-14+950, Muçum, RS); NGP (60+088-61+130, Guaporé, RS); NKC (97+678-98+861, Casca, RS); NPF (155-158+001, Passo Fundo, RS).
- Subdivisão 20 Corvo - Estrela: NOR (82+573-83+457, Estrela, RS); NES (13+113-13+850, Estrela, RS);
- Subdivisão 21 General Luz - Roca Sales: NGL (0-1+500, Triunfo, RS); NOV (6+992-8+264, Montenegro, RS); NMN (25+279-26+698, Montenegro, RS); NBJ (40+066-41+469, Montenegro, RS); NPV (62+087-63+091, Paverama, RS); NOR (82+573-83+457, Estrela, RS); NRO (97+950-101+300, Roca Sales, RS).
- Subdivisão 22 Diretor Pestana - Triângulo Industrial: NDP (0-4+506, Porto Alegre, RS); NCS (12+539-13+350, Canoas, RS); NTI (18+283-19+003, Canoas, RS);
- Subdivisão 23 Pátio Industrial - Rio Pardo: NPY (10+791-14+603, Canoas, RS); NTI (18+283-19+003, Canoas, RS); NVJ (22+843-23+833, Canoas, RS); NGL (31+350-35+400, Triunfo, RS); NFN (47+338-48+292, Triunfo, RS); NBT (69+972-70+856, Triunfo, RS); NAR (79+966-81+112, General Câmara, RS); NAP (99+311-100+478, General Câmara, RS); NPR (120+755-121+759, General Câmara, RS); NMX (129+704-130+906, Rio Pardo, RS); NRA (148+998-149+922, Rio Pardo, RS); NRP (151+949-153+145, Rio Pardo, RS).
- Subdivisão 24 Rio Pardo - Santa Maria: NRP (151+949-153+145, Rio Pardo, RS); NPD (169+392-170+757, Rio Pardo, RS); NBX (186+293-187+236, Rio Pardo, RS); NCH (207+949-209+076, Cachoeira do Sul, RS); NJI (236+715-237+538, Restinga Seca, RS); NEV (250+492-251+565, Restinga Seca, RS); NRS (265+103-266+093, Restinga Seca, RS); NAS (289+170-290+048, Santa Maria, RS); NCM (305+760-306+960, Santa Maria, RS); NSM (315+400-319+200, Santa Maria, RS).
- Subdivisão 25 Santa Maria - Cacequi: NSM (315+400-319+200, Santa Maria, RS); NCN (337+390-338+639, Santa Maria, RS); NDA (360+458-361+415, Dilermando de Aguiar, RS); NSL (383+400-384+655, Cacequi, RS); NUB (407+820-409+140, Cacequi, RS); NCY (426-430+500, Cacequi, RS).
- Subdivisão 27 Cruz Alta - Passo Fundo: NCZ (142+732-148+200, Cruz Alta, RS); NLZ (173+721-174+366, Santa Bárbara do Sul, RS); NSB (207+324-207+868, Santa Bárbara do Sul, RS); NPM (241+927-242+775, Carazinho, RS); NSO (266+631-267+057, Carazinho, RS); NCA (281+223-281+728, Carazinho, RS); NPU (310+344-310+900, Passo Fundo, RS); NPF (323+600-337+218, Passo Fundo, RS).
- Subdivisão 28 Santa Maria - Cruz Alta: NSM (0-0+500, Santa Maria, RS); NPI (16+080-17+270, Santa Maria, RS); NVS (31+400-32+680, Júlio de Castilhos, RS); NGU (52+268-53+506, Júlio de Castilhos, RS); NJC (63+038-63+730, Júlio de Castilhos, RS); NTP (87+456-88+856, Tupanciretã, RS); NEP (113+370-114+599, Tupanciretã, RS); NBN (133+509-135+023, Cruz Alta, RS); NCZ (138+400-142+888, Cruz Alta, RS).

[assinatura]

EM BRANCC

- Subdivisão 29 Cruz Alta – Santo Ângelo: **NCZ** (0-0+350, Cruz Alta, RS); **NFM** (15+369-16+044, Cruz Alta, RS); **NAN** (40+182-41+167, Ijuí, RS); **NIJ** (53+157-53+815, Ijuí, RS); **NCT** (75+850-76+492, Catuipe, RS); **NSN** (107+766-108-705, Santo Ângelo, RS);
- Subdivisão 30 Santo Ângelo – Santa Rosa: **NSN** (107+766-108-705, Santo Ângelo, RS); **NAI** (123+375-123+690, Santo Ângelo, RS); **NGA** (149+885-150+400, Giruá, RS); **NSR** (172+795-173-764, Santa Rosa, RS);
- Subdivisão 31 Santiago – Santo Ângelo: **NST** (0-0+380, Santiago, RS); **NTB** (38+010-38+840, Bossoroca, RS); **NBS** (66+690-67+466, Bossoroca, RS); **NLG** (115+637-116+200, São Luiz Gonzaga, RS); **NCL** (162+416-162+890, Cerro Largo, RS); **NGO** (180+800-181+347, Guarani das Missões, RS); **NSN** (220+100-220+600, Santo Ângelo, RS);
- Subdivisão 32 Dilemardo Aguiar – Santiago: **NDA** (360+450-361+416, Dilemardo de Aguiar, RS); **NSP** (10+796-11+502, São Pedro do Sul, RS); **NMT** (48+713-49+499, Mata, RS); **NJG** (81+188-81+795, Jaguarl, RS); **NST** (141+667-142+706, Santiago, RS);
- Subdivisão 33 Santiago – São Borja: **NST** (141+667-142+706, Santiago, RS);
- Subdivisão 34 Cacequi – Uruguaiana: **NCY** (426-430+500, Cacequi, RS); **NEN** (439+432-439+766, Cacequi, RS); **NFL** (451+589-452+083, Cacequi, RS); **NTV** (461+049-461+552, Cacequi, RS); **NTG** (504+057-504+786, Alegrete, RS); **NPN** (518+051-518+525, Alegrete, RS); **NAL** (547+582-548+049, Alegrete, RS); **NGB** (589+378-589-954, Alegrete, RS); **NPL** (627+186-628+021, Uruguaiana, RS); **NCE** (649+742-650+551, Uruguaiana, RS); **NUG** (685+980-687+500, Uruguaiana, RS);
- Subdivisão 36 Cacequi – Bagé: **NCY** (0-1+400, Cacequi, RS); **NRE** (16+830-18+118, Cacequi, RS); **NTD** (40+583-41+802, São Gabriel, RS); **NSG** (74+138-75+706, São Gabriel, RS); **NVI** (90+046-91+242, São Gabriel, RS); **NLH** (126+985-128+188, São Gabriel, RS); **NTE** (153+817-155+334, Lavras do Sul, RS); **NSE** (165+334-166+822, D. Pedrito, RS); **NBG** (207-211, Bagé, RS);
- Subdivisão 37 Bagé – Rio Grande: **NBG** (207+111-211, Bagé, RS); **NEG** (251+717-252+920, Pinheiro Machado, RS); **NEA** (261+397-262+494, Pinheiro Machado, RS); **NPP** (290+788-292+085, Pinheiro Machado, RS); **NCW** (312+454-313+547, Pinheiro Machado, RS); **NHE** (336+477-337+979, Herval D'Oeste, RS); **NPO** (370+380-371+442, Pedro Osório, RS); **NEC** (386+360-387+572, Capão do Leão, RS); **NPT** (420+781-422+020, Pelotas, RS); **NVN** (440+221-441+455, Rio Grande, RS); **NRG** (469+500-478, Rio Grande, RS);
- Subdivisão 38 Engenheiro Gutierrez – Guarapuava: **LGZ** (341+710-0+048, Irati, PR); **LAD** (18+867-19+709, Irati, PR); **LAL** (40+466-41+345, Irati, PR); **LIM** (65+336-66+181, Inácio Martins, PR); **LGA** (93+497-94+376, Inácio Martins, PR); **LAO** (121+062-121+922, Guarapuava, PR); **LJS** (132+057-133+014, Guarapuava, PR); **LGP** (136+400-139+480, Guarapuava, PR);
- Subdivisão 39 Pinhalzinho – Iperó: **LLZ** (420+571-422+107, Cerro Azul, PR);
- Ramal Cará-Cará – Oficina de vagões de Ponta Grossa: **LCC** (233+313-234+225, Ponta Grossa, PR); **LOF** (0-9, Ponta Grossa, PR);
- Ramal Teodoro Stresser – Oficina de Locomotivas de Curitiba: **LNC** (0-1+230, Curitiba, PR);
- Ramal Morretes - Antonina: **LMR** (39+975-42+582, Morretes, PR); **LAT** (15+304-15+763, Antonina, PR);

1.2. Executar os programas abaixo relacionados nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Os Programas vigentes atualmente devem ser estendidos ao Estado do Rio Grande do Sul no prazo de 180 dias, sem prejuízo ao andamento dos mesmos nos Estados do Paraná e Santa Catarina. Os demais programas devem ser estruturados no prazo de 120 dias.

1.2.1. Programa de Gestão Ambiental.

1.2.2. Programa de Imageamento e Sistema de Informações Geográficas contendo as seguintes feições na área de influência da malha ferroviária:

- a) Mapeamento de todas as Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) localizadas dentro de uma faixa de 10km para cada lado da ferrovia;
- b) Corpos d'água inseridos em um raio de 500m da malha ferroviária, com indicação da classe (CONAMA nº 357/2005);
- c) Mapeamento das Áreas de Preservação Permanente;
- d) Fragmentos florestais;
- e) Delimitação e tipo de ocupação da faixa de domínio;
- f) Identificação de pontos críticos;

6.2.66
 [assinatura]

EM BRANCC

- g) Diagrama unifilar da linha férrea, contendo todos os pontos notáveis da mesma como: passagens em nível, superiores e inferiores; transposições de cursos d'água (pontes ou bueiros – citando a tipologia e tamanho dos mesmos); aglomerações urbanas; túneis, pontes e outras obras de arte; pátios de manobra, oficinas e outras estruturas de apoio ao funcionamento da linha; detectores de descarrilamento, de roda quente e de queda de barreiras.
- h) Rotas de transporte dos diferentes tipos de carga;
- i) Mapeamento do uso e ocupação do solo atual na área de influência da ferrovia;
- j) Zoneamento territorial previsto nos Planos Diretores Municipais;
- k) Mapeamento das estações ferroviárias;
- l) Edificações situadas na faixa de domínio da ferrovia, georreferenciadas e contendo a identificação do loteamento com, no mínimo, nome, cidade, tempo de ocupação, estado e data de aprovação pelo poder público.
- m) Processos erosivos;
- n) Tipo de dormentação ao longo da malha ferroviária;
- o) Pontos críticos de drenagem;
- p) Incidência de atropelamento de fauna;
- q) Mapeamento de eventos acidentais.

1.2.3. Programa de Monitoramento e Controle da Vegetação Invasora da Linha.

1.2.4. Programa de Identificação e Controle de Processos Erosivos, apresentando para cada processo erosivo encontrado na área de influência direta da ferrovia: a localização, a causa, o estágio atual e a sua possível evolução, bem como, a prevenção, o controle e a recuperação ambiental (incluindo revegetação, preferencialmente com espécies nativas) que serão aplicados em cada caso. Também deverão ser incluídos, nesse programa, os processos que não ofereçam atualmente risco para a operação da ferrovia.

1.2.5. Programa de Substituição Gradativa dos Dormentes que contemple a substituição dos dormentes de madeira nativa por dormentes de outros materiais (aço, concreto ou novas tecnologias) com menor impacto ambiental associado. No caso de aplicação de material oriundo de reflorestamento, deve ser apresentado o Documento de Origem Florestal - DOF (caso necessário o transporte dessa madeira), como também, identificação da empresa responsável pela fabricação e tratamento dos dormentes.

1.2.6. Programa de Identificação e Correção de Pontos Críticos de Drenagem.

1.2.7. Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamento de Animais Silvestres e Domésticos, enfatizando a proximidade com áreas legalmente protegidas (APP's, Unidades de Conservação Municipais, Estaduais ou Federais, etc) e fragmentos florestais significativos.

1.2.8. Programa de Revegetação de Matas Ciliares, com a utilização de espécies nativas regionais.

1.2.9. Programa de Regularização das Passagens em nível, passagens superiores e inferiores.

1.2.10. Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos.

1.2.11. Programa de Gerenciamento de Emissões e Imissões Atmosféricas.

1.2.12. Programa de Controle e Mitigação Ruídos.

EM BRANCO

- 1.2.13. Programa de Educação Ambiental.
- 1.2.14. Programa de Comunicação Social.
- 1.2.15. Programa de Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico relacionado à malha ferroviária e instalações associadas.
- 1.2.16. Programa de Diagnóstico e Monitoramento da Faixa de Domínio, contemplando os seguintes aspectos: passagens em nível para veículos (município, quilometragem, tipo de pavimento, volume de tráfego, presença de equipamento de controle e responsável por sua manutenção e operação – p.ex. cancelas – e histórico de acidentes, com destaque para perímetros urbanos); interferências urbanas (trechos ferroviários que coincidem com vias públicas); novas ocupações indevidas da faixa e ações de minimização e mitigação; controle (e substituição por nativas) de espécies exóticas na faixa de domínio nos trechos onde a ferrovia intercepta unidades de conservação ou seu entorno.
- 1.2.17. Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR e Estudo de Análise de Riscos para toda a malha ferroviária, considerando todo o tipo de carga transportada.
- 1.2.18. Plano de Ação de Emergência.
- 1.2.19. Programa de Auditoria Ambiental.
- 1.3. Encaminhar ao IBAMA relatórios anuais dos Programas Ambientais exigidos na condicionante 1.2.
- 1.4. Qualquer carga nova a ser transportada deve ser alvo de prévia consulta ao IBAMA.
- 1.5. Informar ao IBAMA, com antecedência mínima de 15 dias, a execução das atividades relacionadas no Artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004 que integram a Licença de Operação.
- 1.6. Priorizar a utilização do material excedente de escorregamentos de solo para a recomposição dos terrenos afetados ou de outros focos erosivos ou passivos ambientais próximos (como caixas de empréstimo, por exemplo). Caso isto não seja possível, este material não deve ser disposto em Áreas de Preservação Permanente – APP's, encostas, áreas com vegetação nativa primária ou em avançado estágio de regeneração e outras áreas ambientalmente sensíveis.
- 1.7. Comunicar ao IBAMA, previamente, a instalação de novas estruturas (complementares ao objeto desta licença), para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental.
- 1.8. Comunicar ao IBAMA a realização de quaisquer obras emergenciais que envolvam movimentação de solo, interferência em áreas legalmente protegidas e/ou ambientalmente sensíveis, encaminhando relatórios de acompanhamento dessas obras. A comunicação deve ser realizada no prazo máximo de 5 dias após o início da intervenção.
- 1.9. Comunicar imediatamente ao IBAMA – Sede (DILIC e CGEMA) e Superintendências do IBAMA no(s) estado(s) afetado(s) (sem prejuízo à comunicação aos órgãos Estaduais) quaisquer acidentes com possibilidade de ocorrência de impacto ambiental e/ou sobre a população. Em até 30 dias após o acidente deve ser encaminhado relatório das ações adotadas e das medidas pós-emergência necessárias à recuperação/remediação da área afetada.
- 1.10. Garantir o controle de vazamento de carga, de modo a evitar potenciais impactos sobre o meio ambiente, como atração da fauna para o eixo da ferrovia, contaminação do solo e recursos hídricos.
- 1.11. Apresentar estudo de viabilidade de ampliação dos pontilhões nos pontos do trecho NBG-NRG (km 425+860 e km 426+646), além dos corpos hídricos nos pontos km 426+600 e km 426+800, a fim de exercerem a função de passagem de fauna.

EM BRANCC

1.12. Em caso de desativação de trechos, o IBAMA deve ser comunicado com antecedência mínima de 30 dias, a fim de verificar a necessidade de plano de descomissionamento que garanta a inexistência de passivos ambientais.

1.13. Quaisquer trechos ativos no Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e que não fazem parte do escopo desta licença devem ter a solicitação de licença de operação corretiva protocolada no IBAMA no prazo de 30 dias a contar da emissão desta Licença.

[assinatura]

[assinatura]

✓

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

INFORMAÇÃO Nº 64 /2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12.05.2009, o qual trata da representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL).

Esta Informação tem por objetivo dar encaminhamento à recomendação do Tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 2172/2009-TCU-1ª Câmara, de 12.05.2009, o qual trata da representação formulada pela 1ª Secex diante de possíveis omissões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização do contrato de concessão ferroviária firmado com a América Latina Logística (ALL).

O processo, cujo objetivo era apurar a possível omissão da ANTT, concluiu pela procedência da informação e acabou por apontar a omissão também do IBAMA, por "emitir licença com condicionantes não cumpridas e por deixar de penalizar as empresas que não observam as exigências após a emissão desta licença".

Trata-se da Licença de Operação nº 559/2006, referente à operação da malha ferroviária concedida à ALL nos Estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando a via férrea principal, os pátios de cruzamento, pátios de formação de composições e pontos de carregamento, ramais ferroviários, e o transporte de cargas associado.

Consta no histórico apresentado pelo TCU que em 26/11/2007 foi encaminhada, mediante o Ofício nº 1.398/2007 – TCU/SEFID, diligência ao IBAMA solicitando manifestação sobre o cumprimento pela ALL das condicionantes existentes na Licença de Operação nº 290/2002.

Na ausência de resposta, o TCU reiterou o questionamento por meio do Ofício nº 8/2008 – TCU/SEFID, de 15/01/2008, ressaltando que o não atendimento à diligência, no prazo fixado, sem causa justificada, autorizaria a aplicação de multa prevista no art. 58, inciso IV, da Lei nº 8.443/1992.

Em 11/03/2008 foi emitida a Nota Técnica nº 29/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC, na qual foram relacionadas as condicionantes específicas e, para cada uma delas, a avaliação consistiu em apontar que "esta condicionante será avaliada em relatório à parte".

A partir daí, a DILIC enviou ao Auditor Chefe do IBAMA Sede o Memo nº 126/2008 - DILIC em 13/03/2008, no qual informa que a Licença de Operação nº 290/2002, emitida em 26/12/2002 foi cancelada e seus trechos incluídos na Licença de Operação nº 559/2006, expedida em 04/10/2006. Com relação ao cumprimento das condicionantes da LO nº 559/2006, informou que as condicionantes foram entregues ao IBAMA pelo empreendedor,

EM BRANCO

sendo que as condicionantes específicas, que tratam dos planos, programas, análises e levantamentos, estavam "em análise".

A resposta foi repassada pelo Auditor Chefe ao TCU, que considerou a resposta "inconclusiva e esparsa", gerando uma solicitação de informações complementares.

Em 07/04/2008 foi emitido o despacho nº 006/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, do Coordenador de Licenciamento de Transportes à analista ambiental que elaborou a Nota Técnica nº 29/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC, no qual consta que foi identificada a necessidade de apresentação de análises conclusivas sobre os programas ambientais apresentados pela ALL no âmbito da Licença de Operação nº 559/2006.

Neste sentido, solicita providências para que a análise fosse apresentada ainda no mês de abril/2008, a fim de que o Instituto pudesse requerer a efetiva execução dos programas ambientais indicados para o empreendimento.

Para tanto, o Coordenador indica que a analista tem plena condição e competência técnica para analisar a maioria das condicionantes estabelecidas na LO nº 559/2006. Contudo, para as condicionantes 2.3.1; 2.3.3; 2.3.4; 2.3.5 e 2.3.7, recomendou que a analista solicitasse apoio de outros analistas da Coordenação, cuja análise poderia ser objeto de Parecer à parte.

Em 07/07/2008 foi emitida a Nota Técnica nº 119/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA com a análise conclusiva das condicionantes da LO nº 559/2006, na qual se verifica que a maior parte das condicionantes específicas, além de não apresentarem todas as especificações exigidas, foram protocoladas fora do prazo estabelecido na licença. A mesma nota fixa prazos que variam de 30 dias a 6 meses para que a ALL apresentasse os documentos requeridos com as devidas readequações.

Após tomar conhecimento da análise contida na Nota Técnica supracitada, o TCU conclui que houve omissão do IBAMA no acompanhamento da Licença, considerando que após dois anos de sua vigência muitas das condicionantes específicas ainda não haviam sido atendidas, sem que fosse imputado à ALL qualquer tipo de penalidade disciplinar ou compensatória.

Neste sentido, cabe esclarecer que o IBAMA priorizou, nesta primeira verificação das condicionantes, a orientação do empreendedor quanto à melhor forma de readequá-las. A partir daí, foram realizadas reuniões de acompanhamento das readequações, a fim de conferir paulatinamente se o trabalho estava sendo executado conforme solicitado pelo IBAMA.

Além das reuniões, a ALL encaminhou relatórios mensais de acompanhamento da readequação das condicionantes, o que permitiu que quaisquer ajustes fossem realizados antes do protocolo do produto final no IBAMA, o que ocorreu em 01/07/2009.

A análise que será realizada neste produto final não admitirá nova prorrogação do cumprimento das condicionantes, caso se verifique que as mesmas ainda não foram atendidas satisfatoriamente. Quaisquer inadequações serão relatadas e encaminhadas à fiscalização para adoção das medidas cabíveis.

No que se refere à conclusão do TCU após exame do material que lhe foi apresentado, este entende que o cumprimento da legislação de proteção ambiental deve ser verificado tanto pelo IBAMA quanto pela ANTT. Para tanto, indica que é possível especular quanto à necessidade de que estes órgãos estejam articulados, por meio de convênio de cooperação, para conferir capilaridade à fiscalização que envolva aspectos ambientais.

Conforme já informado pela Auditoria Interna da ANTT ao TCU, inexitem atualmente mecanismos formais de cooperação entre a Agência e o IBAMA.

EM BRANCO

Desta forma, foi recomendado ao IBAMA que promova ações a fim de subsidiar a ANTT na fiscalização dos contratos de serviços ferroviários, bem como foi recomendado à ANTT que promova integração com o IBAMA a fim de que sejam compartilhadas informações e ações referentes ao cumprimento da legislação ambiental pelos entes jurisdicionados.

Considerando o exposto, solicita-se o encaminhamento desta demanda às instâncias superiores, a fim de verificar a melhor forma de estabelecer a integração entre IBAMA e ANTT, em atendimento à solicitação do TCU.

Brasília, 23 de julho 2009.

Rose M Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN
Analista Ambiental

de acordo.

At. *[assinatura]*
Eugênio Pro Costa
Coordenador de Transportes
COMISSÃO DE LICITAÇÃO / DA C / IBAMA
29.07.2009

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Carta nº 264/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 9385

DATA: 24/07/09

RECEBIDO:

F 209

Folha 1702
Processo 3534/09
Assinatura: [assinatura]

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 22 de Julho de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Cumprimento condicionantes 2.5 Licença de Operação 748/2008

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar o comprovante de titularidade da faixa de domínio de 20 m para cada lado da linha do trecho Morretes - Antonina - PR. O levantamento da quilometragem e pontos georreferenciados de cada unidade de preservação permanente e a confirmação da porção de APP de nascentes inseridas na faixa de domínio deste trecho estarão contemplados no cumprimento das demais condicionantes da referida LO.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

A OCMO
em 24/07/09
7

A COTRA

Em 27/07/09


Fátima

AS

Don. Giuliano

Don. Indira

Para análise e
desempenho providências.


Atte. 

Engenheiro da Costa
Coordenador de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

28/07/2009

A ROSE, TEP

Por PERTINÊNCIA


Giuliana Costa Berghella
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Matricula 1365161

29/07/2009



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PARANAGUÁ

Folha 1703
Processo 3534/09 PROTOCOLO/IBAMA
Assinatura: [assinatura] DILIC/DIQUA

Nº: 10.105
DATA: 07/08 09
RECEBIDO:

F LOM

Ofício nº 408/2009-PRM/Pguá

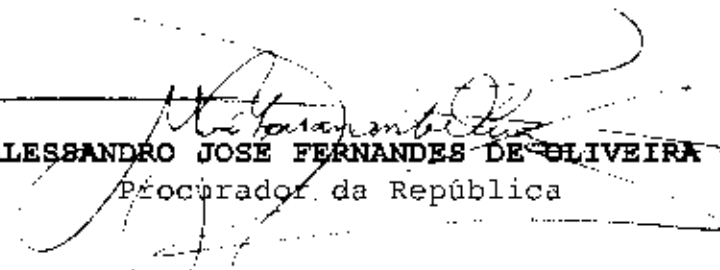
Paranaguá-PR, em 23 de julho de 2009.

Procedimento Administrativo nº 1.25.007.000125/2009-91

Prezado Senhor,

Cumprimentando-o, pelo presente, para instrução do procedimento em epígrafe e com fundamento no Art. 8º, II, da Lei Complementar nº 75/93, requisito a Vossa Senhoria que, no prazo de cinco dias úteis, contados do recebimento deste, preste informações sobre eventual pedido de licença ambiental para implantação de ramal ferroviário nas imediações do Km 06 da via férrea da cidade de Paranaguá-PR, no bairro denominado Serraria do Rocha, por parte das empresas **América Latina Logística - ALL** ou **CPA Armazéns Gerais Ltda** ou ainda **Cattalini Terminais Marítimos**,

Atenciosamente.


ALESSANDRO JOSÉ FERNANDES DE OLIVEIRA
Procurador da República

Ao Senhor
JOSÉ ÁLVARO CARNEIRO
Superintendente do IBAMA no Paraná
Rua General Carneiro, 481 Alto da Glória
80060-150 - Curitiba - PR

Do NIA

A/C Sr. Sérgio Xavier

Solicitamos submissão para
que este instrumento possa
responder ao Ministério
Público Federal.

Atenciosamente,
Alexandra G
ALEXANDRA G
Analista Ambie
Matr. 148780

30/07/09

A DILIC, para
conhecimentos e
informações neces-
sárias, visto que
o processo de Lic.
Ambiental da
malha ferroviária
de A.22. Sem
sendo conduzido
pela DILIC/COTRA.

Em: 31/07/09.

Sr. Sérgio
Sr. Sérgio Roberto Xavier
Coordenador de Lic. Ambiental
IBAMA/PB

A COTER

de Ordem

P/ atendimento

Em 11.8.2009

Júlio Henricks de Azevedo
Assessor Técnico
Matricula nº 1364891
DILIC/IBAMA

A ->

PM. Rose Azevedo em 31/08/09
Dra. Tatiana

Para manifestação

At. Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

18/08/2009



PROTOCOLO
IBAMA/DIPRO
127198
DATA 01/07/09
Protocolo: Jussara

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.002728/09

Nº Original : 018/09

Interessado : CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE - COMDEMA

Data : 1/7/2009

Assunto : EM RESPOSTA AO OF. Nº 496/08-SUPES/PR, ENCAMINHA CÓPIA DE RELATÓRIO APROVADO EM PLENÁRIA DO COMDEMA.

Folha 1704
Processo 353410

ANDAMENTO

De :

Para : DIPRO1

Data de Andamento: 1/7/2009 09:57:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS DEVIDAS.

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC
Nº: 11.121
DATA: 31/08/09
RECEBIDO: FIOR

Assinatura da Chefe de Gabinete do(a)
Nadir Camilo O. Ferreira
Chefe de Gabinete
Instituto do IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

À COMU
em 31/08/09
1

À CGEMA,

para conhecimento e providências pertinentes
Em, 02/07/09

Atf,
Ana Inglez
Análise Ambiental
DIPRO/CGZAM/COMAM
Matrícula: 1931826

À DILIC/COTRA

A/C Rose

31/08/09

Fernanda

Fernanda Cunha Pirillo Inojosa
Coordenadora de Prevenção e
Emergências Ambientais
IBAMA/DIPRO/CGEMA

;

A

COTRA

Atf
Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

04.09.2009

;

A

Dra. Rose ciente em 18/09/09

Para providências
Atf - Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA
11/09
2009



MARINGÁ, 09 de Junho de 2009
SECRETARIA DE DEFESA CIVIL - PR
PROTÓCOLO Nº 314/2009
Maringá, 16 de 06 de 2009


SERENIDADE
Bernardo
Maringá - Paraná
Folha 1705
Processo 3539/09
AMB

Maringá, 09 de junho de 2009

Ilmo Senhor:

Considerando o ofício nº 496/08- GAB/SUPES/IBAMA/PR, estamos encaminhando em anexo cópia do relatório aprovado em plenária do COMDEMA, na reunião realizada no dia 07 de maio, do Estudo de Análise de Riscos e Plano de Atendimento Emergencial (revisão 1/2009), da América Latina Logística, apresentado pela Defesa Civil- 5º Grupamento de Bombeiros- Maringá, 8ª Seção do Estado Maior e também cópia do relato da Comissão Especial de Estudos, Portaria nº 323/2009, do Poder Legislativo de Maringá/PR.

Atenciosamente


Lídia Maria da Fonseca Maróstica
Presidente do Comdema

Superintendente do Ibama no Paraná
José Álvaro da Silva Carneiro
Curitiba - PR

C/C
Presidente do Ibama
Roberto Messias Franco
Brasília - DF

MMA - IBAMA
Documento
10100.002728/09-12

Data: 01/07/09 Prazo

EM BRANCO

CÓPIA



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
8ª SEÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ



Folha 1706
Processo 3534100
[Handwritten signature]

Ofício nº 025 – B/B

Maringá, 24 de Abril de 2009.

Ref.: Relatório contendo 19 páginas.

Prezada Senhora

Em atendimento à solicitação deste r. Conselho, encaminhamos a V.ª cópia do Relatório do Estudo de Análise de Riscos e Plano de Atendimento Emergencial (revisão 1/2009), da América Latina Logística para o Túnel Ferroviário do Novo Centro de Maringá.

Atenciosamente,

Cel. QOBM Jurandi André
Comandante do 5º Grupamento de Bombeiros

Ilma. Senhora
Lídia Maria da Fonseca Maróstica
DD. Presidente Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente
N E S T A

EM BRANCC

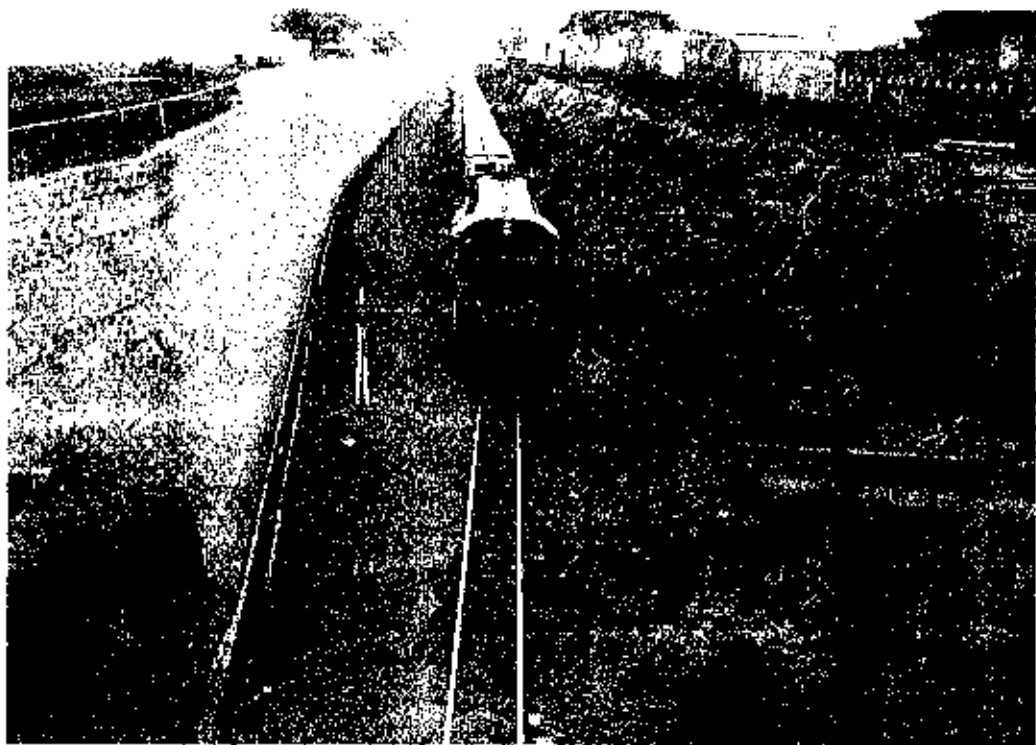
CÓPIA

Folha 1707
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

**CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPAMENTO DE BOMBEIROS
5ª COORDENADORIA REGIONAL DE DEFESA CIVIL
MARINGÁ**

RELATÓRIO

DEFESA CIVIL



PARANÁ

**ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCO - Rev. 1/2009
PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL - Rev. 1/2009**

Túnel Ferroviário - Novo Centro de Maringá

Abril/2008

[assinatura]

EM BRANCO



CÓPIA



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
CORPO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
R. ENLACE DO CENTRO PAISS



Folha 1708
Processo 3534100
Assinatura: [Signature]

SUMÁRIO

1. FINALIDADE	3
2. REFERÊNCIA	3
3. OBJETIVOS	4
4. DESENVOLVIMENTO	4
4.1. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS - ALL	4
4.1.1. <u>Introdução</u>	4
4.1.2. <u>Aspectos Considerados</u>	5
4.1.3. <u>Considerações Prévias pelo Corpo de Bombeiros</u>	6
4.1.4. <u>Riscos identificados em Análise Preliminar</u> <u>de Perigos (APP)</u>	6
4.1.5. Resultados apresentado no Estudo de Análise de Riscos	9
4.1.6. CONCLUSÃO - Análise de Riscos (Corpo de Bombeiros)	9
4.2. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL	10
4.2.1. <u>Introdução</u>	10
4.2.2. <u>Aspectos Considerados</u>	11
4.2.3. <u>Considerações Preliminares pelo Corpo de Bombeiros</u>	12
4.2.4. <u>Falhas apontadas no Plano anterior</u>	13
a) <u>Apresentação do Trabalho</u>	13
b) <u>Cenários de Desastres</u>	13
c) <u>Estrutura Organizacional</u>	14
d) <u>Treinamento e Capacitação</u>	15
5. CONCLUSÃO GERAL	15

[Signature]

EMBRANCE



Folha 1709
Processo 3534100
Assinatura: [assinatura]

ANÁLISE DOS RELATÓRIOS

I. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS/ALL

II. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL/ALL

Ref.: Trecho ferroviário ~ Túnel de Maringá

Revisão 01 / Janeiro - 2009

1. FINALIDADE

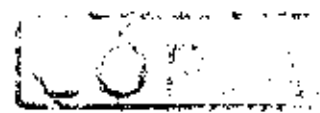
Analisar o conteúdo do Estudo de Risco e Plano de Atendimento Emergencial apresentado pela América Latina Logística (ALL) e suas aplicabilidades aos objetivos de segurança e resposta às emergências no trecho ferroviário do perímetro urbano de Maringá, onde se encontra localizado o Túnel sob a Avenida Horácio Raccanello.

2. REFERÊNCIA

- Ordem do Comando do 5º GB;
- Solicitação do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente -COMDEMA;
- Ofício nº. 092/09-C - Solicitação da 13ª Promotoria de Justiça da comarca de Maringá - Proteção ao Meio Ambiente.

[assinatura]

EM BRANCC



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
 5º GRUPOAMENTO DE BOMBEIROS - MARACÁ
 R. BRAGA DE OLIVEIRA, 1111



Folha 1710
 Processo 3534/00
 Assinatura: [Signature]

3. OBJETIVOS

- Avaliação das condições adversas que possam traduzir em risco de acidentes que possam comprometer a integridade física das pessoas com danos ao patrimônio público e privado;
- Orientar o Poder Público municipal na tomada de decisões em relação à reestruturação dos meios de segurança para o túnel;
- Viabilizar a parceria entre os órgãos responsáveis pela segurança pública, salubridade pública, defesa civil e a empresa de transportes ferroviários.

4. DESENVOLVIMENTO

4.1. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS - ALL

4.1.1. Introdução

O presente estudo de análise de riscos tem por objetivo identificar, analisar e avaliar os eventuais riscos impostos ao meio ambiente e à população externa ao trecho ferroviário, decorrentes das atividades envolvidas diretamente com o transporte de Etanol.

O trabalho levou em conta fatores probabilísticos, baseado em modelo sugerido pela Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo (CETESB), através do Manual de Estudo de Análise de Risco (Norma P4.261).

As etapas do trabalho foram resumidas na SINOPSE contida no primeiro capítulo - SUMÁRIO EXECUTIVO, constando de:

- Caracterização da instalação e da região de interesse;

[Signature]

EM BRANCC



Folha 1711
Processo 3534100
Assinatura [Handwritten Signature]

- Identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações;
- Estimativas e avaliação das conseqüências e seus respectivos efeitos físicos, decorrentes de eventos anormais que possam resultar em vazamentos, incêndios ou explosões;
- Determinação das áreas vulneráveis decorrentes de diferentes impactos originados pelos efeitos físicos de cada um dos cenários de acidentes;
- Avaliação dos riscos e proposição de medidas mitigadoras e de gerenciamento.

4.1.2. Aspectos Considerados

- população do entorno (fixa e transitória)
- períodos de maior concentração de pessoas (dia e noite)
- condições meteorológicas (velocidade do vento e umidade relativa do ar);
- Propriedade físico-química do produto-base do estudo: ETANOL (álcool anidro ou álcool hidratado);
- riscos - individuais e sociais (coletivo);
- probabilidade de vazamento;
- ignição instantânea ou retardada (em poça ou massa gasosa)



EM BRANCO



Folha 1712
Processo 3534/00
Assinado por: [assinatura]

4. Considerações Prévias pelo Corpo de Bombeiros

- Observa o presente estudo que como resultado de simulações realizadas através de software, que em alguns dos cenários estudados, as distâncias atingidas pelos diferentes níveis de radiação térmica de incêndios e sobrepressões oriundas de explosões **tem potencial de alcançar áreas externas aos limites do trecho ferroviário**, considerando ainda alguns fatores de tolerabilidade definidos pela norma.

- Como característica populacional, a área do entorno ao túnel é predominantemente residencial;

- Os perigos específicos referem-se ao fato de que os vapores podem deslocar-se até uma fonte de ignição e provocar retrocesso de chamas, além de explosão dos recipientes presentes na área de fogo e explosão do vapor em ambientes fechados ou rede de esgoto (3 -2).

4.1.4. Riscos identificados em Análise Preliminar de Perigos (APP)

Foram identificadas duas situações de perigos:

- 1) grandes liberações (ruptura do vagão-tanque); e,
- 2) pequenas liberações (furo do vagão-tanque).

Nessas hipóteses, segundo o estudo, gerou diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte do vazamento.

Dentre tais cenários estão:

- incêndio em poça;

[assinatura]

EM BRANCO



Folha 1713
Processo 3534100
Assinatura [assinatura]

- fireball (bola de fogo);
- flashfire (queima instantânea – explosão – pela súbita entrada de ar no ambiente gazado);
- explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE – Unconfined Vapour Cloud Explosion; e,
- dispersão da nuvem de vapor

Todos esses cenários levam em conta o fato de que o álcool é transferido na fase líquida e que no momento da eventual liberação do produto, em face de um acidente, ocorre uma rápida vaporização de uma parte do produto devido à diferença de pressão entre o sistema e o ambiente e devido à pressão de vapor da substância – fração flasheada – ocorrendo durante todo o tempo de vazamento. A parte não flasheada dará origem a uma poça do produto localizada próxima ao local do vazamento.

Nuvem de Vapor

Caso não ocorra a ignição imediata, o produto liberado formará uma nuvem onde parte desta estará entre os limites de inflamabilidade. Essa nuvem poderá, de acordo com a massa envolvida, acarretar um flashfire ou uma UVCE (Unconfined Vapour Cloud Explosion - ignição retardada de uma nuvem de vapor)

Flashfire

O flashfire é uma ignição retardada de uma nuvem de vapor sem efeitos de sobrepressão, porém, com efeitos térmicos. A UVCE é a ignição

[assinatura]

EM BRANCC



CÓPIA



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPOAMENTO DE BOMBEIROS - MANGUEIRA
47.510 - São João do Estero Velho



Folha 17/14
Processo 3534/00

retardada de uma nuvem de vapor onde ocorrem efeitos significativos de sobrepressão gerando danos às pessoas, equipamentos e edificações.

Caso ocorra o incêndio em poça, as paredes do túnel irão barrar a radiação térmica de 12,5 kW/m², que não atingirá a população que estiver fora do túnel.

Observação:

- Não foi levada em consideração a possibilidade do produto ser canalizado pela rede de águas pluviais, visto que o emissário que dará vazão ao possível vazamento é constituído de um duto de quatro metros quadrados de área, favorecendo a liberação de vapores inflamáveis desde o túnel até a descarga logo abaixo da represa.

Bola de fogo (fireball)

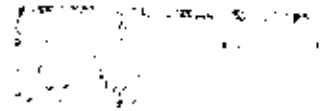
No caso de ruptura catastrófica da Linha, considerou-se uma liberação instantânea que seguida de ignição imediata da fração flashheada, resultará em bola de fogo (fireball - fig. 5.1, p.5 -2), seguida de jato de fogo ou incêndio em poça, podendo gerar ainda a ignição retardada pelas condições de formação de nuvem (flashfire ou UVCE).

Esta condição é favorecida em função do comprimento do túnel e pela falta de ventilação.

Jato de fogo

O vazamento do produto quanto derivado de pequeno furo forma um jato, devido a turbulência e pressão do produto. A pressão interna ficará pelo

EM BRANCC



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPOAMENTO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
R. DOGAL, 40 - ESTADO MARINGÁ



Folha 1715
Processo 3534100
Assinatura:

menos duas vezes acima da pressão ambiente. A velocidade do jato é máxima ao longo do eixo de saída do vapor e diminui à medida que se afasta da fonte. Encontrando uma fonte de ignição, dará origem ao jato de fogo (figura 5.2, p.5.3)

Ao final da Análise Preliminar de Perigo (APP), apesar de todas as probabilidades e cenários acidentais, o estudo considerou os riscos social e individual, como toleráveis.

4.1.5. Resultados apresentado no Estudo de Análise de Riscos

Riscos do trecho ferroviário (túnel de Maringá) impostos à população circunvizinha são toleráveis quando comparados aos critérios preconizados na Norma P4.261 da CETESB.

Recomenda-se que seja dada especial atenção aos planos de resposta a emergência dos cenários acidentais que possuem potencial para atingir as avenidas paralelas a Alameda Adriano José Valente, a Avenida Prudente de Moraes e a Avenida Brasil, de forma a minimizar os danos à população circunvizinha, funcionários das empresas vizinhas do trecho ferroviário Túnel de Maringá.

4.1.6. CONCLUSÃO – Análise de Riscos (Corpo de Bombeiros)

O presente estudo, embora tenha sido embasado em norma de um respeitável órgão público, como é o caso da Companhia de Saneamento do

EM BRANCC



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
37.500-000 FONE: 34.11.11



Folha 17/16
Processo 3534/00
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

Estado de São Paulo (CETESB), foi muito bem elaborado do ponto de vista acadêmico voltado aos estudos probabilísticos.

Contudo, há de ser considerado o fato de que o estudo foi norteador por apenas uma única fonte de consulta, o que não o inviabiliza totalmente, mas suscita dúvidas quanto a um único ponto de vista.

O fato de considerar que os riscos à população circunvizinha são toleráveis, é de caráter prematuro, visto que as conseqüências dos acidentes descritos no item 4.1.4 não têm as suas dimensões detalhadas e tão pouco as conseqüências e efeitos nas estruturas do túnel e na população.

4.2. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL

4.2.1. Introdução

Da análise do Plano de Atendimento emergencial anterior (PAE – Túnel de Maringá/PR R 424/07-PR, de Dezembro de 2007, plano apresentado anteriormente pela ALL) resultaram diversos apontamentos considerados inaplicáveis diante do caso em comento, pelos motivos à época apresentados.

O presente Plano apresenta em sua estrutura de introdução, os procedimentos de reposta às situações emergenciais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações e durante as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências, por meio do desencadeamento de ações rápidas e seguras.

EM BRANCC



Folha 177
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Promover a integração de resposta às emergências entre as diversas áreas da empresa e desta com outras instituições possibilitando assim o desencadeamento de medidas integradas e coordenadas.

Da mesma forma, o PAE apresentou um descritivo das características da região, do produto transportado e das hipóteses acidentais identificadas na Análise Preliminar de Perigos, bem como...

4.2.2. Aspectos Considerados

O presente PAE apresenta como objetivo geral ou principal objetivo disciplinar e determinar os procedimentos a serem adotados pela ALL durante a ocorrência de situações de emergência durante o transporte de álcool no túnel de Maringá.

Na sequência, consigna como pressupostos, os seguintes objetivos específicos:

- Definição das atribuições e responsabilidades;
- Identificação dos perigos que possam resultar em acidentes (hipóteses acidentais);
- Preservação do patrimônio da empresa, da continuidade operacional e da integridade física de pessoas;
- Treinamento de pessoal habilitado para operar os equipamentos necessários ao controle das emergências;
- Minimização das conseqüências e impactos associados;
- Estabelecimento das diretrizes básicas necessárias para atuações emergenciais;

[assinatura]

EM BRANCO



- Disponibilização de recursos para o controle das emergências.

Folha 178
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

4.2.3. Considerações Préviaş pelo Corpo de Bombeiros

- Observou-se pela presente análise, diante das considerações gerais relativas à análise anterior que a formulação genérica cedeu lugar a uma especificação e detalhamento mais elaborados, abrangendo situações de riscos mais próximo da realidade.


- Embora se conheça a importância e respeitabilidade conquistada em nível nacional pela Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo - CETESB, em matéria de defesa civil, não é exagero afirmar que qualquer trabalho quando embasado em apenas um parâmetro, repassa a idéia de uma verdade única e infalível, colocando toda e qualquer tese como verdade não absoluta.

O conflito antes observado parece ter sido amenizado. Contudo, a inobservância de legislação do próprio Estado (Dec. estadual 6.416/02 - Sistema Integrado de Comando de Operações em Emergências/ SICOE) o qual não foi sequer mencionado, denota a possibilidade de uma descontinuidade de comando e, via de consequência, um comprometimento da operacionalidade do sistema. Também não foram observadas as normas relativas ao transporte de Produtos Perigosos - Dec. Federal 98.973/1990 - Regulamento para o Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.

EM BRANCO



4.2.4. Falhas apontadas no Plano anterior

Folha 1719
Processo 3539100
Assinatura 

a) Apresentação do Trabalho

Há que ser mencionado que a apresentação do presente Plano traz de *prima face* um Glossário (item 3. DEFINIÇÕES E SIGLAS, P. 3-1 a 3-8) que facilita a utilização de termos técnicos do modal ferroviário.

Na sequência, faz uma descrição geral do local e características da região (item 4), para então descrever no item 5 as características do único produto, no qual se baseia todo o estudo.

b) Cenários de Desastres

O presente PLANO ao apontar apenas dois perigos através da Análise Preliminar de Perigos (APP), os quais se referem especificamente á: - grandes liberações (ruptura); e, - pequenas liberações (furo), cujas hipóteses, segundo o estudo, apresentaram diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte do vazamento. Dentre tais cenários estão: - incêndio em poça; - fireball (bola de fogo); - flashfire (queima instantânea - explosão - pela súbita entrada de ar no ambiente gasado); - explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE - Unconfined Vapour Cloud Explosion; e, - dispersão da nuvem de vapor.

Sem desconsiderar o mérito do trabalho, é imperioso salientar que os cenários de desastres não levaram em conta a possibilidade de um descarrilamento no interior do túnel ou mesmo fora dele, mas dentro da zona urbana, deve-se levar em conta a quantidade de combustível destinado ao consumo do equipamento, ou seja, são cerca de 20.00 litros de óleo



EM BRANCO



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPAMENTO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
R. S. S. do Estado, 100



Folha 1720
Processo 3534/00
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

diesel que poderão ser consumidos pelo fogo ou derramados no meio ambiente.

Considerar os riscos em relação a apenas um produto perigoso é temeroso a medida que se sabe da possibilidade de outros produtos estarem envolvidos num acidente que, embora de proporções consideradas pequenas, podem gerar uma catástrofe, quando se sabe que o risco não gira apenas em torno do desprendimento de energia térmica (incêndio ou explosão), mas também, de outros produtos que poderão estar associados ao risco de reação química ou física, gerando além da energia térmica, gases tóxicos ou reação em cadeia.

O plano anterior trazia em seu contexto a citação de vários produtos, tais como: derivados de petróleo do tipo escuro ou pesado (OC1A, OC1B, Diesel de Caldeiras, Diesel Naval, Bunker, Resíduos líquidos e pastosos, soda cáustica etc, o que nos leva a crer que o rol de produtos transportados ou utilizados pela ALL, está bem além do simples Etanol.

c) Estrutura Organizacional

O delineamento do organograma do Plano de Atendimento Emergencial demonstra a importância que se deve dar, não apenas ao assunto em estudo, mas à definição de competências numa estrutura de comando, seja em nível administrativo e/ou operacional. Constitui fator de extrema relevância para facilitar a compreensão da estrutura como um todo e otimiza as etapas de trabalho, desonerando setores e eliminando custos.

A chamada definição de competências para a realização de atividades e tarefas; antes, durante e depois do desastre, é de extrema grandeza para o

[Handwritten Signature]

EM BRANCO

EM BRANCO



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPO DE BOMBEIROS - MARIINGÁ
R. S. L. DE ESTAD. PARANÁ



Folha 1721
Processo 3534/00
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

sucesso da organização frente aos diversos cenários estudados. Isso significa dizer que para a implementação de medidas de planejamento, desenvolvimento e avaliação de resultados, é imperioso definir quem faz o que, quando e onde deve ser feito.

d) Treinamento e Capacitação

O Plano traz ainda no item 10, páginas de 1 a 5, a previsão de simulados e programa de treinamento da estrutura organizacional de resposta, não tendo sido prevista a participação de pessoas fora dessa estrutura organizacional.

Importante frisar que, apesar de possuir uma estrutura bastante numerosa e dinâmica, a concessionária deve se estruturar para um programa de relacionamento com órgãos públicos e comunidade. É cabível, e extremamente importante, a participação de setores públicos e privados nas ações de planejamento e resposta aos desastres, sem o que não haverá integração, com isso, não ocorrerá ou se deixará de dar a devida operacionalização do sistema.

5. CONCLUSÃO GERAL

Inicialmente, trataremos dos perigos apontados no Estudo de Risco, o qual aponta para diversos cenários que levam em conta apenas a condição probabilística, cujos resultados são baseados numa possibilidade remota de um acidente, quando deveria ser mais enfático e apostar na constância de

EM BRANCO



CÓPIA



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPO DE BOMBEIROS - PARANAGUÁ
R. Setor da Estação Militar



Folha 1322
Processo 3534/00
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

riscos capazes de produzir efeitos catastróficos sem precedentes, pois, estatisticamente, verifica-se que os grandes túneis pelo mundo afora, foram concebidos pela mais alta tecnologia e, no entanto, já sofreram incêndios que resultaram em centenas de vítimas.

Em referência ao primeiro estudo realizado pela Defesa Civil e apresentado ao COMDEMA, ao Ministério Público e à OAB, verificou-se a presença de aspectos importantes, tais como: estudo dos cenários, da população, dos riscos etc. Contudo, não explorou as condicionantes de suportabilidade (resistência) da estrutura de concreto que forma o túnel, em relação a nenhum dos cenários estudados.

O presente estudo considera apenas a possibilidade de aplicação dos meios de minimização através do plano de resposta. Porém, despreza ou desconsidera os fatores da prevenção através da inserção de elementos estruturais que possibilitem a mitigação dos efeitos danosos e nocivos à estrutura de concreto do túnel, das edificações circunvizinhas e à integridade física das pessoas.

Em relação ao Plano de Atendimento Emergencial, além dos comentários e afirmações reiteradas em cada item, procurou-se, com base na análise do Plano anterior (2007) estabelecer um liame entre os erros e faltas daquele em consonância com o agora apresentado, de forma a facilitar a compreensão dos fatores a serem considerados diante do assunto em questão.

Salienta-se, diante da presente análise e como sugestão, seja observado pela América Latina Logística (ALL) a adoção do Plano de Auxílio Mútuo, a exemplo do que foi executado em Paranaguá, diante dos vários acidentes com empresas de navegação e proprietárias de terminais

[Handwritten Signature]

EM BRANCO



marítimos, assim como também pela Refinaria de Petróleo de Araucária em relação aos moradores do Jardim Alvorada (bairro situado ao lado da refinaria).

Dentro do rol de medidas preventivas, sugere-se ainda à ALL o estudo e viabilização da adição de contratrilhos nos 1,6 km de extensão do túnel, a fim de se evitar descarrilamentos e suas possíveis conseqüências danosas.

Por fim, sugere-se ao Conselho de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) que interceda junto à administração municipal de Maringá, a implementação urgente de medidas de planejamento e execução de obras que visem assegurar o mínimo de condições de segurança dentro e no entorno do túnel, mediante sistemas Ativo e Passivo, a seguir:

SISTEMA PASSIVO: - São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:

- 1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado elo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física de transeunte;
- 2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
- 3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e as calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
- 4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros

[assinatura]

EM BRANCC



POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPOAMENTO DE BOMBEIROS - MARINGÁ
Rua da Polícia Militar, 100 - Fone: (41) 351-1000

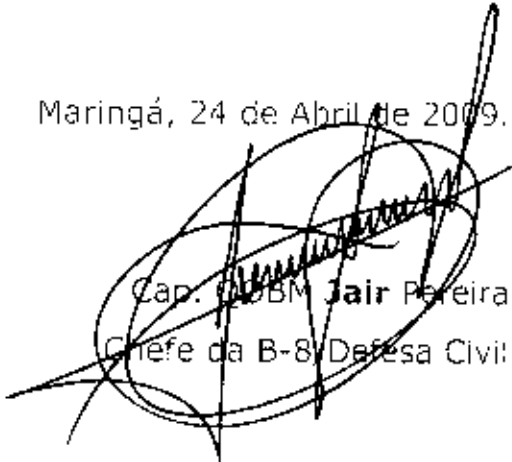


Folha 1724
Processo 3534/00
Assinatura: [Signature]

4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil,

É o relatório.

Maringá, 24 de Abril de 2009.


Cap. B-8 Jair Pereira
Chefe da B-8 Defesa Civil

EM BRANCO



Folha 1725
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;

5) Pintura intumescente no interior do túnel, como o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, conseqüentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;

6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;

7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.

SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visam assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:

1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;

2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;

3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;

EM BRANCC





COPIA

Folha 1726
Processo 3534/00
Assinatura:

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS
Portaria N. 323/2009, composta pelos
vereadores:

- MARLY MARTIN SILVA – Presidente**
- FLÁVIO VICENTE-Relator**
- HUMBERTO HENRIQUE – Membro**
- WELLINGTON ANDRADE - Membro**

TÚNEL DO NOVO CENTRO

MAIO
2009

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1727
3534/00
[assinatura]

INTRODUÇÃO

Desde o ano de 2006, há rumores de que do túnel de Novo Centro, sob a Avenida Horário Raccanelo, está com alguns problemas de ordem técnica, ou seja, sua estrutura de construção não oferece segurança, uma vez que os trens da concessionária América Latina Logística - ALL fazem as manobras transportando combustíveis, álcool, diesel e outras matérias-primas que oferecem riscos de incêndio e de acidentes de grande porte, trafegando, cotidianamente, por aquele local, com uma grande concentração de cargas explosivas (matérias veiculadas no O Diário do Norte do Paraná e no Blog do Jomalista Messias Mendes).

O assunto foi retomado este ano pela imprensa local, que chamou a atenção de toda a comunidade, com a seguinte manchete: **NOVO CENTRO: TÚNEL OPERA SEM SEGURANÇA** (Maringá, quinta-feira, 04 de março de 2009 - O DIÁRIO DO NORTE DO PARANÁ).

Diante da incógnita e da grande controvérsia se há ou não há segurança naquele trecho, que tem de extensão 1,6 km, um grupo de vereadores preocupados com os possíveis riscos à população e; também com a provável responsabilidade do Poder Executivo, em caso de acidentes, interessados em *tirar a limpo* estas notícias, veiculadas na mídia local, protocolaram no Legislativo um Requerimento, solicitando a instalação de uma Comissão Especial de Estudos.

Conforme o Requerimento n. 000710/2009, aprovado pelo Plenário deste Legislativo, no dia 31 de março deste ano, foi baixado a Portaria n. 323/2009, a qual instituiu a **Comissão Especial de Estudos, composta pelos Vereadores Marly Martin Silva - Presidente; Flávio Vicente - Relator, Humberto Henrique e Wellington Andrade**, cuja finalidade é analisar e propor soluções para os problemas de infraestrutura do túnel do Novo Centro, a fim de prevenir acidentes com trens, e/ou minimizar as conseqüências danosas à população.

No decorrer dos trabalhos, a CEE fez visitas, reuniões e manteve contatos com a URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ-URBAMAR; 5ª. COORDENADORIA REGIONAL DE DEFESA CIVIL DE MARINGÁ-5º. GRUPAMENTO DE BOMBEIROS-CORPO DE BOMBEIROS e com o CONSELHO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE-CONDEMA.


A CEE buscou esclarecer o que a imprensa maringaense noticiara, e, no transcorrer do tempo, tomou conhecimento de que já havia um extremo esforço por parte dos órgãos supramencionados, a fim de buscar soluções para amenizar o impacto de um eventual acidente com trens no túnel do Novo Centro.

Referidas entidades formaram o **Comitê de Produtos Perigosos**, composta pela 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil, Instituto Ambiental do Paraná - IAP,

EM BRANCC



CÓPIA

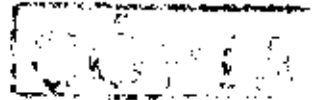
Folha 1728
Processo 3534/00
Assinatura: 

Ordem dos Advogados - OAB - Subseção de Maringá, Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente CONDEMA, Urbanização de Maringá - URBAMAR, Organismos Não-Governamentais e a própria Concessionária América Latina Logística - ALL, que desde 2006 vêm atuando, para sanar os problemas existentes.

Atendendo ao pedido dos demais órgãos, a América Latina Logística - ALL apresentou um Plano de Atendimento Emergencial ao Conselho de Proteção ao Meio Ambiente-CONDEMA, o qual a CEE não teve acesso, porém este plano, por questões técnicas, não foi aceito pelo Comitê de Produtos Perigosos.

Desde então, houve várias reuniões para que se chegasse ao consenso, objetivando a segurança no trecho do túnel do Novo Centro de Maringá.

EM BRANCO



Folha 1729
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

1. EXPOSIÇÃO DAS ATIVIDADES

- Expedição da Portaria n. 323/2009, devidamente assinada pelo Presidente da Câmara, Vereador Mário Hossokawa e o 1º. Secretário – Dr. Heine Macieira;
- Reunião de instalação no dia 06 de abril às 17 horas, com a presença de todos;
- Agendamento das reuniões da CEE para todas às quartas-feiras às 17 horas na Sala de Comissões Permanentes;
- Reunião com a Urbanização de Maringá-URBAMAR, sob a responsabilidade do senhor Fernando Camargo, no dia 16 de abril, às 10 horas;
- Reunião com o Ten.cel. Jurandir André, Comandante do Corpo de Bombeiros de Maringá, no dia 23 de abril, às 10 horas, com a participação do CONDEMA, sob a responsabilidade da Dra. Lídia Maróstica e outros Conselhos.
- Reunião com a 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil de Maringá, sob a responsabilidade do Cel.Jair Pereira, no dia 05 de maio de 2009 às 14h30min, no Corpo de Bombeiros.
- Reunião de análise e discussão das propostas para emissão de ofício para do DNTI.

EM BRANCO

CÓPIA

2. EXPEDIÇÃO DE DOCUMENTOS

- 2.1 - Ofício n. 1/2009-CEE/323-Maringá, 07 de abril de 2009. **Senhor Secretário**, Tendo em vista a instalação da Comissão Especial de Estudos designada pela Portaria n. 323/2009, para analisar e propor soluções para os problemas de infraestrutura do túnel do Novo Centro, utilizamos o presente com a finalidade de expor e ao final requerer a Vossa Senhoria o quanto segue: É de conhecimento público, conforme noticiado pela imprensa local, sobre os questionamentos do túnel do Novo Centro dispor ou não de equipamentos necessários para a prevenção de acidentes e segurança. Preocupados com esta problemática, que implica na segurança, tanto dos funcionários que operam os trens, quanto da população em geral, instituímos esta CEE para averiguar a veracidade ou não das informações veiculadas na mídia, para podermos juntamente com Vossa Senhoria buscar soluções práticas e imediatas, no sentido de sanar os problemas existentes. Nesse sentido, aproveitamos o ensejo para solicitar cópia dos projetos da referida obra, inclusive de informações já existentes quanto ao plano de segurança, e, se possível, disponibilizar o material solicitado no ato da visita da CEE a essa Autarquia. Contando com a especial atenção de Vossa Senhoria, subscrevemo-nos renovando-lhe os protestos de estima e consideração. **MARLY MARTIN SILVA-Presidente da Comissão-** Ao Senhor **FERNANDO CAMARGO-Diretor-Presidente da URBAMAR-NESTA;**
- 2.2 - Ofício n. 2/2009-CEE/ 323 - Maringá, 05 de maio de 2009. **Prezado Senhor:** Tendo em vista a reunião da Comissão Especial de Estudos, com o 5º. Grupamento de Bombeiros – 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil de Maringá, acontecida no dia 04 de maio deste ano, utilizamos o presente para solicitar, oficialmente, a V.Sa. cópia do Relatório de Risco e do Plano de Atendimento. Emergencial, elaborado por esse órgão, referente à segurança do túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, bem como do ofício encaminhado para o DNIT em Brasília. Contando com a especial atenção de Vossa Senhoria, subscrevemo-nos renovando-lhe os protestos de estima e consideração. **MARLY MARTIN SILVA-Presidente da Comissão.** Ao Senhor **Capitão QOBM JAIR PEREIRA-Chefe da B-8/Defesa Civil.NESTA;**
- 3 - Ofício n. 3/2009-CEE/ 323 - datado de 13 de maio de 2009. Para Senhor Engo. **ROMULO DO CARMO FERREIRA NETO**, representante do DNIT em Brasília-DF. A Comissão Especial de Estudos instituída, pela Portaria n. 323/2009, para analisar e propor soluções para os problemas de infraestrutura do túnel do Novo Centro, a fim de prevenir acidentes com trens, composta pelos vereadores Marly Martin Silva – Presidente, Flávio Vicente – Relator, Humberto Henrique e Wellington Andrade, tendo em vista que o 5º. Grupamento de Bombeiros – 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil de Maringá, sob o comando do Cel. Jurandir André; e a Urbanização de Maringá

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1739
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

S/A-URBAMAR, tendo como Presidente o senhor Fernando Maia Camargo, enviaram-lhe correspondência sobre o Plano de Infraestrutura de segurança do túnel ferroviário no Novo Centro de Maringá, sob a Avenida Horácio Raccanelo, fazemos uso deste para apoiarmos às sugestões e medidas propostas, contidas no ofício n. 025/B/8, datado de 04 de maio deste ano, assinadas pelos devidos representantes dos já mencionados órgãos, bem como ratificarmos o seguinte: "... Diante do impasse gerado pelo problema, o Conselho de Defesa do Meio Ambiente decidiu, em plenária designar uma Comissão Especial para tratar do assunto e analisar os Planos refeitos pela América Latina Logística - ALL, em cuja reunião, chegou-se ao consenso de que seria apresentado ao Governo Federal, através do DNIT, proposta constando medidas que objetivem evitar e/ou minimizar as conseqüências de um acidente que venha causar derramamento de álcool e/ou outro produto ou carga perigosa, possibilitando o atendimento pelo Corpo de Bombeiros, garantindo-se à pessoas no seu entorno, a salvaguarda de sua integridade física:

SISTEMA PASSIVO - São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:

- sistema hidráulico de coluna seca a ser operado ao lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física de transeunte;
- sistema de iluminação de emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
- sistema de exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e as calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
- instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
- pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, conseqüentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
- sistema de monitoramento nas entradas do túnel, visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
- sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
- instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.

SISTEMA ATIVO - Consiste na adoção de medidas preventivas que visam assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:

EM BRANCC

CÓPIA

Folha 1732
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

- não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando-se assim qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente possa alterar o trajeto dos trilhos;
- não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
- adoção de velocidade única dura;
- efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhados mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

EM BRANCO

CÓPIA

1733
Processo 353410
Assinatura: *[assinatura]*

3.DOCUMENTO EMITIDO PELA 5ª. COORDENADORIA REGIONAL DE DEFESA CIVIL DE MARINGÁ, JUNTAMENTE COM A URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ-URBAMAR PARA O DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA TERRESTRE -DNIT -

Ofício n. 025-B/8-Maringá, datado de 04 de maio de 2009 para o senhor **Engenheiro Rômulo do Carmo Ferreira Neto** – DNIT-Brasília-DF. Assunto: Infraestrutura de segurança em túnel ferroviário. Senhor Diretor: Desde o ano de dois mil, quando foram concluídas e inauguradas as obras do novo centro de Maringá, uma grande polêmica se formou em torno do assunto gerado pelo transporte de álcool pela concessionária de ferrovias América Latina Logística (ALL), em especial sobre as condições de operação da composição férrea, diante do risco e das possíveis conseqüências que um acidente poderá gerar às pessoas e edificações no seu entorno. Em 2006 quando da convocação de diversos órgãos pela Defesa Civil para formação de um Comitê de Produtos Perigosos, o assunto veio novamente à baila onde a imprensa questionava qual solução a Defesa Civil estaria buscando para aquela situação de entregar um Plano de Atendimento Emergencial ao Conselho de Proteção ao Meio Ambiente – CONDEMA. A partir de então, diversos encontros foram realizados atendendo ao chamado da 5ª Coordenadoria Regional de Defesa Civil, onde o Ministério Público, Instituto Ambiental do Paraná – IAP, Ordem dos Advogados do Brasil – OAB – Subseção de Maringá, Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA, Urbanização de Maringá S/A-URBAMAR, Coordenadoria Municipal de Defesa Civil, Organismos Não-Governamentais e a própria Concessionária América Latina Logística estiveram discutindo qual o melhor caminho a seguir, já que da análise dos Planos de Atendimento Emergencial apresentado resultou insatisfatória diante do cenário considerado. Assim, diante do impasse gerado pelo problema, o Conselho de Defesa do Meio Ambiente decidiu em plenária designar uma Comissão Especial para tratar do assunto e analisar os Planos refeitos pela ALL, em cuja reunião chegou-se ao consenso de que seria apresentado ao Governo Federal, através do DNIT, proposta, constando medidas que objetivem evitar e/ou minimizar as conseqüências de um acidente que venha causar derramamento de álcool e/ou outro produto ou carga perigosa, possibilitando o atendimento pelo Corpo de Bombeiros e garantindo-se às pessoas nos seu entorno, a salvaguarda de sua integridade física: SISTEMA PASSIVO – São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles: 1. Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado ao lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física de transeunte; 2. sistema de iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre; 3. sistema de exaustão (positiva e negativa) a fim de eliminar os gases e as calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pela equipes de socorro; 4. instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro

EM BRANCC

CÓPIA

Folha 1734
Processo 3534/08
Assinatura: [assinatura]

a ser acionado, em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso; 5. pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, conseqüentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto; 6. sistema de monitoramento nas entradas do túnel, visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel; 7. sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m(cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída; 8. instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel. SISTEMA ATIVO – Consiste na adoção de medidas preventivas que visam assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente: 1. Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente possa alterar o trajeto dos trilhos; 2. não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel; 3. adoção de velocidade única dura; 4.; -----5; efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil. Diante de exposto, solicitamos os valorosos préstimos desse órgão a fim de que seja viabilizado recursos para a elaboração e implementação de infraestrutura de segurança contra incêndio e pânico para o túnel da linha férrea, localizado sob a Avenida Horácio José Raccanello, no Novo Centro de Maringá.

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1735
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

4. RELATÓRIO-ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCO – REV. 1/2009 – PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL – REV. 1/2009 – TÚNEL FERROVIÁRIO – NOVO CENTRO DE MARINGÁ-ABRIL/2008

ANÁLISE DOS RELATÓRIOS

I-Estudo de Análise de Riscos/ALL

II – Plano de Atendimento Emergencial/ALL

Ref. Trecho Ferroviário – Túnel de Maringá-Revisão 01/janeiro de 2009.

- **FINALIDADE** – Analisar o conteúdo do Estudo de Risco e Plano de Atendimento Emergencial apresentado pela América Latina Logística – ALL e suas aplicabilidades aos objetivos de segurança e resposta às emergências no trecho ferroviário do perímetro urbano de Maringá, onde se encontra localizado o túnel sob a Avenida Horácio Raccanello.
- **REFERÊNCIA** – Ordem do Comando do 5º. GB; Solicitação do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente-CONDEMA; Ofício n. 092/09-C – Solicitação da 13ª. Promotoria de Justiça da Comarca de Maringá – Proteção ao Meio Ambiente.
- **OBJETIVOS** – Avaliação das condições adversas que possam traduzir em risco de acidentes que possam comprometer a integridade física das pessoas com danos ao patrimônio público e privado;

Orientar o Poder Público Municipal na tomada de decisões em relação à reestruturação dos meios de segurança para o túnel; viabilizar a parceria entre os órgãos responsáveis pela segurança pública, salubridade pública, defesa civil e a empresa de transportes ferroviários.

4. DESENVOLVIMENTO


4.1. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS – ALL.

4.1.1. INTRODUÇÃO

O presente estudo de análise de riscos tem por objetivo identificar, analisar e avaliar os eventuais riscos impostos ao meio ambiente e à população externa ao trecho ferroviário, decorrentes das atividades envolvidas diretamente com o transporte de Etanol. O trabalho levou em conta fatores probalísticos, baseado em modelo sugerido pela Companhia de Saneamento do Estado do São Paulo – CETESB, através do Manual de Estudo de Análise de Risco – Norma p.4.261). As etapas do trabalho foram resumidas na SINOPSE contida no primeiro capítulo – SUMÁRIO EXECUTIVO, constando de: caracterização da instalação e da região de interesse; identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais que eventualmente possam vir a ocorrer nas

EM BRANCC

CÓPIA

Folha 1736
Processo 3534/00
Assinatura: 

instalações; estimativas e avaliação das conseqüências e seus respectivos efeitos físicos, decorrentes de eventos anormais que possam resultar em vazamentos, incêndios ou explosões; determinação das áreas vulneráveis decorrentes de diferentes impactos originados pelos efeitos físicos de cada um dos cenários de acidentes; avaliação dos riscos e proposição de medidas mitigadoras e de gerenciamento. 4.1.2. Aspectos Considerados – população do entorno (fixa e transitória), períodos de maior concentração de pessoas (dia e noite), condições meteorológicas (velocidade do vento e umidade relativa do ar); propriedade físico-química do produto-base do estudo: ETANOL – álcool anidro ou álcool hidratado; riscos individuais e sociais (coletivo); probabilidade de vazamento; ignição instantânea ou retardada (em poça ou massa gasosa)

4. Considerações Prévias pelo Corpo de Bombeiros – Observa o presente estudo que como resultado de simulações realizadas, através de software, que em alguns dos cenários estudados, as distâncias atingidas pelos diferentes níveis de radiação térmica de incêndios e sobrepressões oriundas de explosões tem potencial de alcançar áreas externas aos limites do trecho ferroviário, considerando ainda alguns fatores de tolerabilidade definidos pela norma. Como característica populacional, a área do entorno ao túnel é predominantemente residencial; os perigos específicos referem-se ao fato de que os vapores podem descolar-se até uma fonte de ignição e provocar retrocesso de chamas, além de explosão dos recipientes na área de fogo e explosão do vapor em ambientes fechados ou rede de esgoto.

4.1.4 – Riscos identificados em Análise Preliminar de Perigos – APP.

Foram identificadas duas situações de perigos: 1. grandes liberações (ruptura do vagão-tanque); e, 2. pequenas liberações (furo do vagão-tanque).

Nessas hipóteses, segundo o estudo, gerou diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte de vazamento. Dentre tais cenários estão: incêndio em poça; fireball (bola de fogo); flashfire (queima instantânea – explosão pela súbita entrada de ar no ambiente gazado;

Explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE- Unconfined Vapour Cloud Explosion); e,

Dispersão da nuvem de vapor.

Todos esses cenários levam em conta o fato de que o álcool é transferido na fase líquida e que no momento da eventual liberação do produto, em face de um acidente, ocorre uma rápida vaporização de uma parte do produto devido à diferença de pressão entre o sistema e o ambiente e devido à pressão de vapor da substância – fração flasheada – ocorrendo durante todo o tempo de vazamento. A parte não flasheada dará origem a uma poça do produto focalizada próxima ao local do vazamento. Nuvem de vapor – Caso não ocorra a ignição imediata, o produto liberado formará uma nuvem onde parte desta estará entre os limites de inflamabilidade. Essa nuvem poderá, de acordo com a massa envolvida, acarretar um flashfire ou uma UVCE (Unconfined Vapour Cloud Explosion – ignição retardada de uma nuvem de vapor) FLASHIFIRE –

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1737
Processo 354/00
Assinatura: *[assinatura]*

O flashfire é uma ignição retardada de uma nuvem de vapor sem efeitos de sobrepressão, porém, com efeitos térmicos. A UVCE é a ignição retardada de uma nuvem de vapor onde ocorrem efeitos significativos de sobrepressão, gerando danos às pessoas, equipamentos e edificações. Caso ocorra o incêndio em poça, as paredes do túnel irão barrar a radiação térmica de 12, 5 KW/M², que não atingirá a população que estiver fora do túnel.

Observação: Não foi levada em consideração a possibilidade do produto ser canalizado pela rede de águas pluviais, visto que o emissário que dará vazão ao possível vazamento é constituído de um duto de quatro metros quadrados de área, abaixo da represa.

BOLA DE FOGO (FIREBALL)

No caso de ruptura catastrófica da linha, considerou-se uma liberação instantânea que seguida de ignição imediata da fração flasheada, resultará em bola de fogo (fireball) seguida de jato de fogo ou incêndio em poça, podendo gerar ainda ignição retardada pelas condições de formação de nuvem (flashfire ou UVCE). Esta condição é favorecida em função do cumprimento do túnel e pela falta de ventilação.

JATO DE FOGO – O vazamento do produto quanto derivado de pequeno furo forma um jato, devido a turbulência e pressão do produto. A pressão interna ficará pelo menos duas vezes acima da pressão ambiente. A velocidade do jato é máxima ao longo do eixo de saída do vapor e diminui à medida que se afasta da fonte, encontrando uma fonte de ignição, dará origem ao jato de fogo. Ao final da Análise Preliminar de Perigo (APP), apesar de todas as probabilidades e cenários acidentais, o estudo considerou os riscos social e individual, com toleráveis.

4.1.5. RESULTADO APRESENTADO NO ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS

Riscos do trecho ferroviário (túnel de Maringá) impostos à população circunvizinha são toleráveis quando comparados aos critérios preconizados na Norma p4.261 da CETESB. Recomenda-se que seja dada especial atenção aos planos de resposta a emergência dos cenários acidentais que possuem potencial para atingir as avenidas paralelas a Alameda Adriano José Valente, a Avenida Prudente de Moraes e a Avenida Brasil, de forma a minimizar os danos à população circunvizinha, funcionários das empresas vizinhas do trecho ferroviário – túnel de Maringá.

4.1.6 – CONCLUSÃO – ANÁLISE DE RISCOS – CORPO DE BOMBEIROS

O presente estudo, embora tenha sido embasado em norma de um respeitável órgão público, como é o caso da Companhia de Saneamento do Estado de

EM BRANCO



Folha 1738
Processo 3534/08
Assinatura:

São Paulo – CETESB, foi muito elaborado do ponto de vista acadêmico, voltado aos estudos probalísticos.

Contudo, há de ser considerado o fato de que o estudo foi norteado por apenas uma única fonte de consulta, o que não o inviabiliza totalmente, mas suscita dúvidas quanto a um único ponto de vista. O fato de considerar que os riscos à população circunvizinha são toleráveis, é de caráter prematuro, visto que as conseqüências dos acidentes descritos no item 4.1.4 não têm as suas dimensões detalhadas e tão pouco as conseqüências e efeitos nas estruturas do túnel e na população.

4.2. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL

4.2.1. INTRODUÇÃO

Da análise do Plano de Atendimento emergencial anterior – PAE – Túnel de Maringá/PR - R - 424/07-PR de dezembro de 2007, plano apresentado anteriormente pela ALL, resultara diversos apontamentos considerados inaplicáveis, diante do caso em comento, pelos motivos à época apresentados. O presente Plano apresenta em sua estrutura de introdução, os procedimentos de resposta às situações emergenciais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações e durante as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências, por meio do desencadeamento de ações rápidas e seguras. Promover a integração de resposta às emergências entre as diversas áreas de empresa e desta com outras instituições, possibilitando assim o desencadeamento de medidas integradas e coordenadas.

Da mesma forma, o PAE apresentou um descritivo das características da região, do produto transportado e das hipóteses acidentais identificadas na Análise Preliminar de Perigos, bem como...

4.2.2. ASPECTOS CONSIDERADOS

O presente PAE apresenta como objetivo geral ou principal disciplinar e determinar os procedimentos a serem adotados pela ALL, durante a ocorrência de situações de emergência durante o transporte de álcool no túnel de Maringá.

Na seqüência, consigna com pressupostos, os seguintes objetivos específicos:

Definição das atribuições e responsabilidades;

Identificação dos perigos que possam resultar em acidentes – hipóteses acidentais;

Preservação do patrimônio da empresa, da continuidade operacional e da integridade física de pessoas;

Treinamento de pessoal habilitado para operar os equipamentos necessários ao controle das emergências;

Minimização das conseqüências e impactos associados;

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1739
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Estabelecimento das diretrizes básicas necessárias para atuações emergenciais;
Disponibilização de recursos para o controle das emergências.

4.2.3 – CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS PELO CORPO DE BOMBEIROS

Observou-se pela presente análise, diante das considerações gerais relativas à análise anterior que a formulação genérica cedeu lugar a uma especificação e detalhamento mais elaborados, abrangendo situações de riscos mais próximo da realidade.

Embora se conheça a importância e respeitabilidade conquistada em nível nacional pela Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo, CETESB, em matéria de defesa civil, não é exagero afirmar que qualquer trabalho quando embasado em apenas um parâmetro, repassa a idéia de uma verdade única e infalível, colocando toda e qualquer tese como verdade não absoluta.

O conflito antes observado parece ter sido amenizado. Contudo, a inobservância de legislação do próprio Estado (Dec. Estadual n. 6.416/02 – Sistema Integrado de Comando de Operações em Emergências /SICOE) o qual não foi sequer mencionado, denota a possibilidade de uma descontinuidade de comando e, via de consequência, um comprometimento da operacionalidade do sistema. Também não foram observadas as normas relativas ao transporte de Produtos Perigosos – Dec. Federal 98.973/1990 – Regulamento para o Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.

4.2.4 – FALHAS APONTADAS NO PLANO ANTERIOR

a) Apresentação do Trabalho

Há que ser mencionado que a apresentação do presente Plano traz de prima face um Glossário (item 3. DEFINIÇÕES e SIGLAS, p.3-1 A 3-8, que facilita a utilização de termos técnicos do modal ferroviário.


Na seqüência, faz uma descrição geral do local e características da região (item 4), para então descrever no item 5 as características do único produto, no qual se baseia todo o estudo.

b) Cenários de Desastres

O presente Plano ao apontar apenas dois perigos através da Análise Preliminar de Perigos (APP), os quais se referem especificamente a Grandes liberações (ruptura) e, pequenas liberações (furo), cujas hipóteses, segundo o estudo, apresentaram diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte do vazamento. Dentre tais cenários estão – incêndio em poça; fireball (bola de fogo) – flashire

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1740
Processo 3534/00
Assinatura: 

(queima instantânea – explosão – pela súbita entrada de ar no ambiente gasado); explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE – Unconfined Vapour Cloud Explosion; e, dispersão da nuvem de vapor. Sem desconsiderar o mérito do trabalho, é imperioso salientar que os cenários de desastres não levaram em conta a possibilidade de um descarrilamento no interior do túnel ou mesmo fora dele, mas dentro da zona urbana, deve-se levar em conta a quantidade de combustível destinado ao consumo do equipamento, ou seja, são cerca de 20,00 litros de óleo diesel que poderão ser consumidos pelo fogo ou derramados no meio ambiente.

Considerar os riscos em relação a apenas um produto perigoso é temeroso a medida que se sabe da possibilidade de outros produtos estarem envolvidos num acidente que, embora de proporções consideradas pequenas, podem gerar uma catástrofe, quando se sabe que o risco não gira apenas em torno do desprendimento de energia térmica (incêndio ou explosão), mas também, de outros produtos que poderão estar associados ao risco de reação química ou física, gerando além da energia térmica, gases tóxicos ou reação em cadeia.

O plano anterior trazia em seu contexto a citação de vários produtos, tais como: derivados de petróleo do tipo escuro ou pesado (OC1A, OC1B, Diesel de Caldeiras, Diesel Naval, Bunker, Resíduos líquidos e pastosos, soda cáustica etc., o que nos leva a crer que o rol de produtos transportados ou utilizados pela América Latina Logística – ALL, está bem além do simples Etanol.

c) Estrutura Organizacional

O delineamento do organograma do Plano de Atendimento Emergencial demonstra a importância que se deve dar, não apenas ao assunto em estudo, mas à definição de competências numa estrutura de comando, seja em nível administrativo e/ou operacional. Constitui fator de extrema relevância para facilitar a compreensão da estrutura como um todo e aperfeiçoa as etapas de trabalho, desonerando setores e eliminando custos. A chamada definição de competências para a realização de atividades e tarefas; antes, durante e depois do desastre, é de extrema grandeza para o sucesso da organização frente aos diversos cenários estudados. Isso significa dizer que para a implementação de medidas de planejamento, desenvolvimento e avaliação de resultados, é imperioso definir quem faz o que, quando e onde deve ser feito.

d) Treinamento e Capacitação

O Plano traz ainda no item 10, páginas de 1 a 5, a previsão de simulados e programa de treinamento da estrutura organizacional de resposta, não tendo sido prevista a participação de pessoas fora dessa estrutura organizacional. Importante frisar que, apesar de possuir uma estrutura bastante numerosa e dinâmica, a concessionária deve se estruturar para um programa de



CÓPIA

Folha 1341
Processo 3524/00
Ministério

relacionamento com órgãos públicos e comunidade. É cabível, e extremamente importante, a participação de setores públicos e privados nas ações de planejamento e resposta aos desastres, sem o que não haverá integração, com isso, não ocorrerá ou se deixará de dar a devida operacionalização do sistema.

5. CONCLUSÃO GERAL

Inicialmente, trataremos dos perigos apontados no Estudo de Risco, o qual aponta para diversos cenários que levam em conta apenas a condição probalística, cujos resultados são baseados numa possibilidade remota de um acidente, quando deveria ser mais enfático e apostar na constância de riscos capazes de produzir efeitos catastróficos sem precedentes, pois, estatisticamente, verifica-se que os grandes túneis pelo mundo afora, foram concebidos pela mais alta tecnologia e, no entanto, já sofreram incêndios que resultaram em centenas de vítimas.

Em referência ao primeiro estudo realizado pela Defesa Civil e apresentado ao CONDEMA, ao Ministério Público e à OAB, verificou-se a presença de aspectos importantes, tais como: estudo dos cenários, da população, dos riscos etc. Contudo, não explorou as condicionantes de suportabilidade (resistência) da estrutura de concreto que forma o túnel, em relação a nenhum dos cenários estudados.

O presente estudo considera apenas a possibilidade de aplicação dos meios de minimização, através do plano de resposta. Porém, despreza ou desconsidera os fatores da prevenção, através da inserção de elementos construturais que possibilitem a mitigação dos efeitos danosos e nocivos à estrutura de concreto do túnel, das edificações circunvizinhas e à integridade física das pessoas.

Em relação ao Plano de Atendimento Emergencial, além dos comentários a afirmações reiteradas em cada item, procurou-se, com base na análise do Plano anterior (2007) estabelecer um liame entre os erros e faltas daquele em consonância com o agora apresentando, de forma a facilitar a compreensão dos fatores a serem considerados diante do assunto em questão.

Salienta-se, diante da presente análise e como sugestão, seja observado pela América Latina Logística (ALL) a adoção do Plano de Auxílio Mútuo, a exemplo do que foi executado em Paranaguá, diante dos vários acidentes com empresas de navegação e proprietárias de terminais marítimos, assim como também pela Refinaria de Petróleo de Araucária em relação aos moradores do Jardim Alvorada (bairro situado ao lado da refinaria).

Dentro do rol de medidas preventivas, sugere-se ainda à ALL o estudo e viabilização da adição de contratrilhos nos 1.6 km de extensão do túnel, a fim de se evitar descarrilamentos e suas possíveis conseqüências danosas. Por fim, sugere-se ao Conselho de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) que

EM BRANCC

CÓPIA

Folha 1742
Processo 3534100
Assinatura: [assinatura]

interceda junto à administração municipal de Maringá, a implementação urgente de medidas de planejamento e execução de obras que visem assegurar o mínimo de condições de segurança dentro e no entorno do túnel, mediante sistemas Ativo e Passivo, a seguir:

SISTEMA PASSIVO – São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:

- sistema hidráulico de coluna seca a ser operado ao lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física de transeunte;
- sistema de iluminação de emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
- sistema de exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e as calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
- instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
- pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, conseqüentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
- sistema de monitoramento nas entradas do túnel, visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
- sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
- instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
-

SISTEMA ATIVO - Consiste na adoção de medidas preventivas que visam assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:

- não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando-se assim qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer

EM BRANCC

CÓPIA

Folha 1743
Processo 3534/a
Assinatura: [assinatura]

pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente possa alterar o trajeto dos trilhos;

- não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
- adoção de velocidade única dura;
- efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil".

É o relatório. Maringá, 24 de abril de 2009. Cap. QOBM JAIR PEREIRA
CHEFE DA B-8/DEFESA CIVIL

EM BRANCO

CÓPIA

Folha 1744
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

CONCLUSÃO

Após, a CEE analisar detalhadamente às propostas de soluções apontadas pela 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil de Maringá (relatório/ofício anexo) decidiu somar esforços ao trabalho efetuado pelos órgãos interessados em ver nossa cidade protegida e segura. Portanto, enviou ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, sediado em Brasília-DF, um ofício, reforçando e apoiando o pedido da 5ª. Coordenadoria Regional de Defesa Civil de Maringá, o qual poderá ser visto na íntegra no decorrer deste relatório. (Ofício n. 3/2009-CEE/ 323 - datado de 13 de maio de 2009, encaminhado ao Senhor Engo. ROMULO DO CARMO FERREIRA NETO, representante do DNIT em Brasília-DF).

Percebendo a lacuna normativa sobre segurança em obras públicas de grande porte, que possam causar grande impacto ambiental, apresentou Proposta Legislativa para elaboração de Projeto de Lei, impondo regras de exigência de Projetos e itens de segurança, previamente à aprovação de projetos de engenharia e licitação das referidas obras no município de Maringá.

Resolveu oficiar à Prefeitura Municipal de Maringá para que esta notifique com a máxima urgência o DNIT para que, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, manifeste um posicionamento quanto às sugestões e propostas apresentadas pela Defesa Civil, apoiadas e ratificadas, oficialmente, pela CEE; e, estipulando, um prazo de 360 (trezentos e sessenta dias) para o início das obras de reestruturação e implantação das soluções de segurança no túnel do Novo Centro, sob pena de interdição do local.

Acreditando que a partir das recomendações técnicas contidas nos relatórios enviados às autoridades competentes; e sua fiel implementação no contexto do túnel do Novo Centro, sob a Avenida Horácio Raccanelo, a população maringaense poderá se sentir amparada em sua segurança, com relação a um cenário de acidente no interior do túnel. Mesmo para a população do entorno do túnel, serão minimizadas as conseqüências danosas, no caso de um provável acidente de grande proporção.

Entretanto, cabe a autoridade competente cobrar o prazo concedido ao DNIT, sob pena de deixar desprotegida a comunidade local.

EM BRANCO



Folha 1745
Processo 3534/09
Assinatura: [Handwritten Signature]

A CEE espera através do presente trabalho contribuir para um encaminhamento positivo, solucionando este tema tão pertinente ao cotidiano do cidadão maringaense, importante também na defesa da vida da população, e na qualidade do meio ambiente.

É o relatório.

Maringá, 25 de maio de 2009.

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Folha 1746
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Ofício nº 898/2009 - DILIC/IBAMA

Brasília, 2 de setembro de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor,
Alessandro José Fernandes de Oliveira
Procurador da República
Procuradoria da República no Município de Paranaguá
Rua Rodrigues Alves, 800 Conjunto 1004 - Centro Histórico
CEP: 83.203-170 - Paranaguá/PR
Fone/Fax: (41) 3420-4300

Assunto: **Licenciamento ambiental de ramal ferroviário em Paranaguá/PR**
Ref: Procedimento Administrativo nº 1.25.007.000125/2009-91

Senhor Promotor,

1. Em atenção ao Ofício nº 408/2009-PRM/Pguá, que solicita informações sobre eventual pedido de licenciamento para implantação de ramal ferroviário nas imediações do km 06 da via férrea da cidade de Paranaguá/PR, informo que não há registros deste processo no IBAMA.
2. Recomenda-se que a consulta seja realizada ao órgão estadual de meio ambiente, considerando que o licenciamento de empreendimentos de impacto local, como é o caso da maioria dos terminais de carregamento, são conduzidos no âmbito estadual.
3. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Agente nova pára.

Carta nº 272/GMA/09

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 10.997

DATA 26/08/09

RECEBIDO:

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 20 de Agosto de 2009.

Folha 1747
Processo 3534/09
Atividade

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sr. Eugenio Pio Costa

Coordenador de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Cumprimento Condicionante 2.7 e 2.8 da Licença de Operação 748/2008

Prezado Senhor,

Venho através desta, encaminhar a condicionante 2.7, referente de 2008/2009, de manutenção de Obras de Arte Especiais – OAE's e condicionante 2.8, referente à execução de obras dispensadas de licenciamento de e/ou consulta ao IBAMA no âmbito do artigo 7º da Resolução CONAMA 349/2004, da Licença de Operação 748/2008.

A COCOM
DI manifestar
22/8/09

Handwritten signature: Rosa Helena Zago Loos
Coordenadora Geral de
Licenciamento e Obras
CIVIS-CGT/IBAMA

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Obs.: Por favor, enviar uma carta protocolada para o endereço do remetente.

Handwritten signature: Renata Romullis

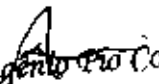
Renata Twardowsky Ramalho

Gerência de Meio Ambiente

A COCOM
em 26/08/09
f.

Para Rose cliente 14/09/09 ~~AB~~

Para particular.

Att - 
Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILC / IBAMA
04.09.2009



Obras dispensadas de licenciamento de e/ou consulta ao IBAMA no âmbito do artigo 7º da Resolução CONAMA 349/2004

I - supressão de vegetação nativa ou exótica, excetuada a vegetação existente em áreas de preservação permanente e nas áreas de Reserva Legal, conforme definidas na Lei no 4.771, de 1965 e suas alterações; nas unidades de conservação, conforme definidas na Lei no 9.985, de 2000; em quaisquer outras áreas legalmente protegidas, ou vegetação sujeita a regime especial de proteção legal;

Foi realizada roçada manual em toda a extensão do referido trecho, dentro da faixa de domínio da ferrovia.

II - poda de árvores nativas ou exóticas que coloquem em risco a operação ferroviária;
Não houve poda de árvores no referido trecho neste período.

III - controle de plantas invasoras da via permanente, inclusive com o uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observadas as normativas pertinentes ao emprego de produtos tóxicos;

Foram realizadas duas aplicações de Capina Química no referido trecho, conforme cronograma:

DATA	TRECHO		KM		EXTENSÃO	MUNICÍPIOS ATINGIDOS
	DE	ATÉ	DO	AO		
07 a 10/02	CURITIBA (Est. Iguape)	PARANAGUA/ANTONINA	114,000	0,12	133,880	CURITIBA, PINHAIS, PIRAQUARA, MORRETES, PARANAGUA, ANTONINA
24 a 29/06	CURITIBA (Est. Iguape)	PARANAGUA/ANTONINA	114,000	0,12	133,880	CURITIBA, PINHAIS, PIRAQUARA, MORRETES, PARANAGUA, ANTONINA

IV - estabilização de taludes de corte e aterro, que independa de supressão de vegetação existente em áreas averbadas como Reserva Legal e em áreas de preservação permanente, conforme legislação vigente;

Esta atividade não foi realizada neste período.

EM BRANCO

V- obras de sinalização;

Esta atividade não foi realizada neste período.

VI - limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros, canais e corta-rios;

Esta atividade não foi realizada neste período.

VII - substituição de lastro, dormentes e trilhos;

Foi realizada substituição de 400 dormentes em todo o referido trecho. Foi realizada Descarga e encaixe de pedra brita de lastro com volume total de 210m³.

VIII - reparos e manutenção em obras de arte;

Esta atividade não foi realizada neste período.

IX - obras para estabilização geométrica da via e instalação de passarelas, passagens em nível e/ou desnível, desde que independam de realocação de população humana ou de intervenção em áreas de preservação permanente, em áreas de Reserva Legal e no interior de unidades de conservação, conforme legislação vigente

Esta atividade não foi realizada neste período.

X - melhorias e/ou modernizações em unidades de apoio existentes, que não impliquem em ampliação destas unidades ;

Esta atividade não foi realizada neste período.

XI - esmerilhamento e soldagem de trilhos;

Esta atividade não foi realizada neste período.

XII - manutenção do sistema de comunicação de uso próprio da ferrovia;

Esta atividade não foi realizada neste período.

XIII - obras para alteração de linha férrea nos pátios e terminais de carga.

Esta atividade não foi realizada neste período.

EM BRANCO



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para

Folha 1750
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Gerência de Meio Ambiente

Carta nº 274/GMA/09

Curitiba, 31 de Agosto de 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilma. Srta. Rose Mirian Hofmann

Analista Ambiental – Coordenação de Licenciamento de Transporte

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Relatório de Limpeza da Área de Lavagem Pátio Desvio Ribas

Prezada Senhora,

Conforme solicitado, venho através desta encaminhar relatório referente à limpeza da área de lavagem de vagões graneleiros, no pátio Desvio Ribas, Ponta Grossa - PR

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

PROCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 11.195

DATA: 02/09/09

RECEBIDO:

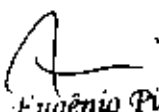
[assinatura]


Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente

A Certo
em 02/09/09

1
Dm. Pose niente em 15/09/09

Para análise e demais
providências.

AA

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
MTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
Logística Integrada

Gerência de Meio Ambiente

Folha 1751
Processo 3534/08
[Assinatura]

RELATÓRIO DE LIMPEZA E ADEQUAÇÃO DA ÁREA DE LAVAGEM DE DESVIO RIBAS - PONTA GROSSA - PR

INTRODUÇÃO

Foi realizada, no dia 26 de agosto de 2009, vistoria técnica do IBAMA para licenciamento ambiental no Pátio de Desvio Ribas, na cidade de Ponta Grossa - PR.

Durante a vistoria foi solicitado, pelos analistas do IBAMA, adequações na operação de lavagem de vagões do Pátio de Desvio Ribas, em relação ao acúmulo de material proveniente de grãos e farelos dispostos na rampa de lavagem, canaletas e tubulações.

Esta situação ocorreu apenas em virtude da substituição da empresa contratada para realização da lavagem de vagões e recolhimento dos produtos no local, que ainda não estava habituada com a operação.

AÇÕES TOMADAS

As ações solicitadas foram iniciadas no mesmo dia da vistoria. O material foi recolhido da rampa de lavagem de vagões e das canaletas que direcionam o efluente para a ETE – Estação de Tratamento de Efluentes.

As britas com material proveniente da linha de acesso à rampa de lavagem e da linha ao lado foram recolhidas e substituídas por britas novas.

A canaleta de escoamento de águas pluviais foi inteiramente limpa e o efluente foi retirado através de caminhão auto vácuo.

Ao todo, foram recolhidas 30 toneladas de grãos, que foram encaminhados para projeto de compostagem na região, e posteriormente sendo utilizados como adubo orgânico.

Os efluentes recolhidos das tubulações e canaletas de recolhimento da ETE, foram encaminhados para tratamento na própria ETE.

EM BRANCC



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
S.A. S.P.A.

Corôncia de Meio Ambiente

Folha 1752
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

PRÓXIMAS AÇÕES

A ALL está realizando o levantamento de melhorias estruturais na área de lavagem, conforme orientação do IBAMA.

Além disto, todos os colaboradores que atuam na operação da lavagem de vagões, serão treinados e orientados dentro dos procedimentos da ALL.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO DAS AÇÕES



Foto 1: Entrada linha de lavagem de vagões.

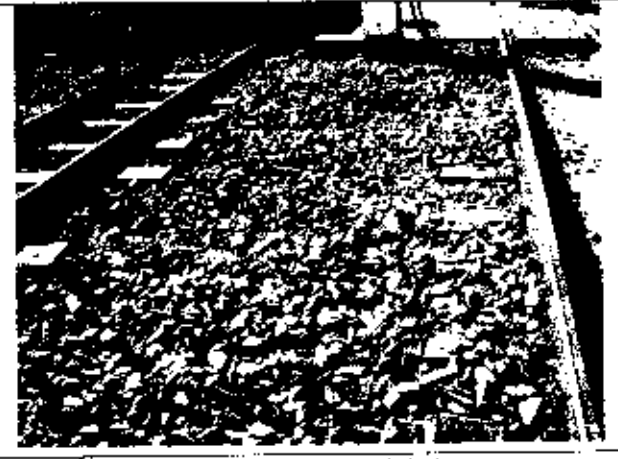


Foto 2: Área onde foi efetuada a limpeza de lastro.



Foto 3: Área da caçamba.



Foto 4: Área de acesso.

EM BRANCO

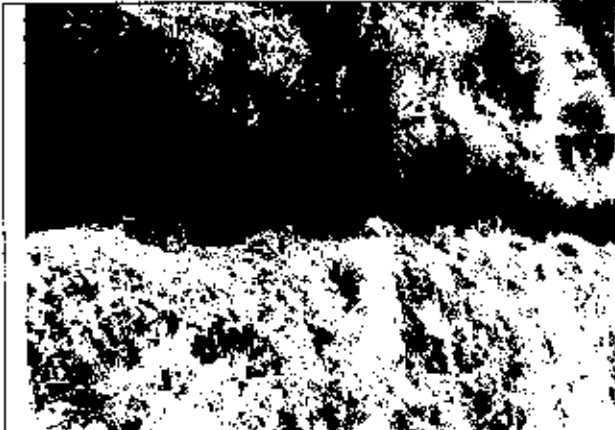


Foto 5: Vaia de água pluvial após limpeza



Foto 6: Piso de lavagem



Foto 7: Linha lateral à área de lavagem

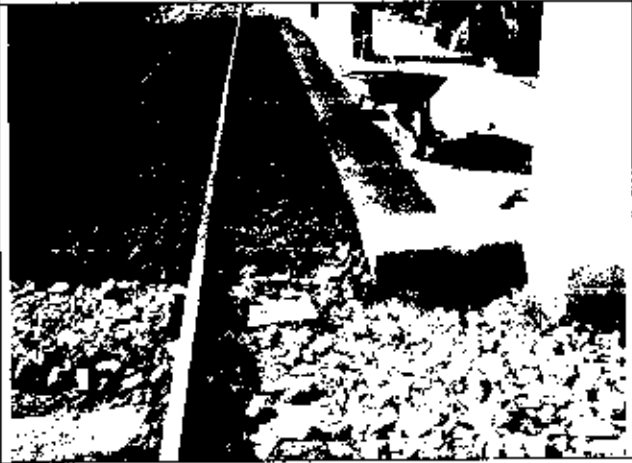


Foto 8: Detalhe da limpeza da linha lateral à área de lavagem

Curitiba, 31 de Agosto de 2009.

Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Secretaria Nacional de Licenças, Permissões e Autorizações
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA-SUPES/RS

Folha 1754
Processo 3534/00
Assinatura *[assinatura]*

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 11.155

DATA 02/09/09

RECEBIDO:

FLOM

Memorando n.º 062/09 - NLA/SUPES/IBAMA-RS

Porto Alegre, 27 de agosto de 2009.

Ao Sr. Eugênio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA/CGTMO/DILIC
IBAMA/Sede
Brasília - DF

ASSUNTO: Fiscalização de obras na malha ferroviária da América Latina Logística - ALL no Rio Grande do Sul

1. Em atenção ao Memorando n.º 296/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC, de 18.06.09, encaminho em anexo uma via dos relatórios das vistorias realizadas pelas equipes técnicas do Escritório Regional do IBAMA em Santa Maria (pátio de Dilermando Aguiar) e do Núcleo de Licenciamento Ambiental e Divisão Técnica do IBAMA/RS (Vespasiano Correa).
2. Sendo o que tínhamos para o momento, manifestamos nossos votos de consideração e apreço.


Atenciosamente,

Mozart da Silva Lauxen
Responsável pelo
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA-SUPES/RS

À COTRA
em 02/09/09
f.

LE TAD

Att.



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DLIC / IBAMA

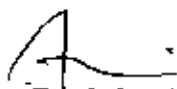
04.09/2009

A

DA NOSE vierte em 18/09/09 ~~18/09~~

Para análise e demais
providências.

Att



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DLIC / IBAMA

11/09/2009



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Superintendência no Estado do Rio Grande do Sul
Núcleo de Licenciamento Ambiental
Fone (51) 3214-3457 - Fax (51) 3214 3458

Folha 1755
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

Memorando n.º 029/09 – NLA-SUPES-IBAMA/RS

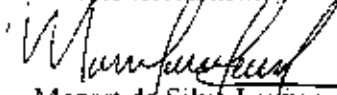
Porto Alegre, 05 de maio de 2009.

À: Coordenadora-Geral de Lic. de Transportes, Mineração e Obras Civas - CGTMO - DILIC
Sra. Rosa Helena Zago Loes

ASSUNTO: Obras no viaduto 13/Rio Grande do Sul - América Latina Logística/ALL

1. Informamos que este NLA recebeu, nesta data, comunicação telefônica da Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), por meio do Químico Erni (51 3711-6655) informando acerca de denúncia efetuada pelo Sr. Sílvio Zanatto (51 3751-1635) referente à obras que estariam resultando em danos à vegetação, estabilidade de encostas e cursos d'água (cachoeiras) próximo ao viaduto 13 do trecho ferroviário da ALL no Rio Grande do Sul, próximo ao município de Vespasiano Correa.
2. Conforme a denúncia, estas obras foram realizadas nos últimos anos, gerando os impactos mencionados, sendo observados novos furos para colocação de explosivos, indicando a retomada das obras e gerando preocupação entre os moradores da região. A FEPAM entrou em contato com a ALL solicitando a paralisação das obras até que o IBAMA se manifestasse favorável ao seu prosseguimento. Desta forma, sugerimos que seja executada vistoria no local para verificação da situação e posicionamento desta Autarquia. Informamos, igualmente, que este NLA se encontra à disposição para execução de vistoria emergencial ou participação em vistoria programada pela DILIC para atendimento desta denúncia.
3. Sendo o que tínhamos para o momento, manifestamos nossos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente


Mozart da Silva Latzen
Responsável pelo
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA-SUPES-RS

EM BRANCC



Folha 1756
Processo 3534/00
Assinatura: [assinatura]

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis

Memo nº 236 /2009 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 38 de junho de 2009.

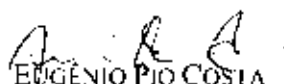
Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Rio Grande do Sul

Assunto: **Fiscalização de obras na malha ferroviária da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.**
Processo nº 02017.003534/00-42

Senhor Chefe,

1. Em atenção ao Memorando nº 029/09 – NLA-SUPES-IBAMA/RS, que trata de denúncia referente às obras no viaduto 13 do trecho ferroviário da ALL próximo ao município de Vespasiano Correa/RS, que estariam causando danos à vegetação, estabilidade de encostas e cursos d'água (cachoeiras), solicito que o NLA realize vistoria ao local, preferencialmente com a presença de fiscal, a fim de averiguar a informação e adotar as providências necessárias.
2. Aproveito para informar que vem sendo noticiada uma ampliação no pátio de Dilermando Aguiar, sob concessão da ALL no Rio Grande do Sul, para o qual não há licenciamento ambiental no IBAMA. Questionada sobre o fato, a ALL respondeu que foram realizadas apenas atividades de manutenção de via permanente, com a troca de 500 m de trilho e dormentes no pátio já existente, sem que houvesse qualquer alteração no layout ou ampliação do pátio (Ofício em anexo). Para confirmar a informação, solicito que o NLA providencie a medição da extensão do referido pátio e georeferenciamento do mesmo (início e fim), a fim de comparar o dado com a descrição contida no contrato de concessão e no processo de licenciamento em trâmite no IBAMA.
3. Os resultados das vistorias devem ser encaminhados posteriormente à Coordenação de Transportes (COTRA) para instrução do processo de licenciamento.
4. Coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


EUGÊNIO PIO COSTA

Coordenador de Licenciamento de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC

A AA CARMEN HERKENHOFF,

PARA PROVIDÊNCIAS,

EM 22/06/09,


Mozart da Silva Lausan
Responsável pelo
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA-SUPERRS

Senhor Responsável pelo NLA/RS,
Sugiro que a medição do
fator em Dilemante Aquino
seja solicitada ao Exe Reg de
Santa Maria. Em relação
a Vespasiano Correa sugiro
que seja realizada oportunamente,
junto com analista
ambiental da DITEC.

Em: 13.07.09


Carmen Lotz Herkenhoff
Bióloga - Analista Ambiental
NLA - IBAMA/RS

DE ACORDO.

PARA MINUTAR MEMO A SANTA
MARIA E AGENDAR HISTÓRIA.

EM 13/07/09,


Mozart da Silva Lausan
Responsável pelo
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA-SUPERRS



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para

Carta nº 077/GMA/09

PROCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 2388

DATA: 03/03/09

RECEBIDO

Folha 1757
Processo 3534/09
Assinatura: [Handwritten Signature]

Gerência de Meio Ambiente

Curitiba, 20 de Fevereiro 2009.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilmo. Sra. Ludmila Ladeira Alves de Brito

Coordenador de Licenciamento de Transporte Substituta

SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar

70.818-900 - BRASÍLIA/DF

*À COTRA
p/ Contato com o
PWA - Curitiba - w
que saiu
4/3/09*

Assunto: Resposta ao Ofício 12/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Rosa Helena
Coordenadora de
Transportes, Mineração,
Dias-CGTMO/IBAMA

Prezada Senhora,

Em atenção ao Ofício acima referido, mediante o qual V.Sa. solicita manifestações desta ALL – América Latina Logística sobre notícias veiculadas na mídia acerca de obras de ampliação e manutenção na malha ferroviárias do estado do Rio Grande do Sul, referente ao pátio de Dilermano de Aguiar, a ALL esclarece:

Houve um equívoco na divulgação da referida notícia. O pátio de Dilermano de Aguiar, no estado do Rio Grande do Sul, passou por manutenção de via permanente, com a troca de 500 metros de trilhos e dormentes no pátio já existente, para garantia da segurança ferroviária. Não houve qualquer alteração no layout ou ampliação do pátio em questão. Foram realizadas apenas manutenções, reparações e melhorias de via permanente, constantes na Resolução CONAMA 349/2004 citadas no artigo 7º.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Renata Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente

*À COTRA
Em 03/03/09
[Handwritten Signature]*

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Superintendência no Estado do Rio Grande do Sul
Núcleo de Licenciamento Ambiental
Fone (51) 3214-3457 - Fax (51) 3214-3458

Folha 1758
Processo 3534/00
Assinatura [assinatura]

Memorando n.º 048/09 - NLA/SUPES-RS

Porto Alegre, 13 de julho de 2009.

Ao:
Sr. Tarso Isaia
Chefe do Escritório Regional do IBAMA em Santa Maria/RS

ASSUNTO: Medição e georreferenciamento de pátio sob concessão da ALL em Dilermando Aguiar

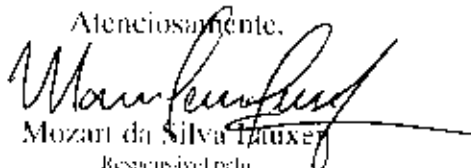
1. Ao cumprimentá-lo, encaminhamos cópia do Memorando n.º 296/2009-COTRA/CGTMO/DILIC, de 18.06.2009, e solicitamos os bons préstimos da equipe desse Escritório na medição e georreferenciamento do pátio sob concessão da América Latina Logística - ALL, no município de Dilermando Aguiar, conforme consta no documento em anexo.

2. Tal informação faz-se necessária com o objetivo de comparação do dado com o constante no processo de licenciamento que se encontra em tramitação na DILIC IBAMA/Sede.

3. Informamos que a vistoria solicitada no Memo da DILIC será realizada por este NLA, sendo os dados resultantes encaminhados à DILIC em conjunto com aqueles obtidos pelos técnicos desse Escritório. Para tanto, solicitamos que os dados sejam encaminhados ao NLA tão logo obtidos.

4. Dúvidas ou esclarecimentos adicionais podem ser obtidos com a AA Carmen Herkenhoff, pelo fone 51 3214-3457.

Atenciosamente,


Mozart da Silva Tauxe
Responsável pelo
Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA SUPES-RS

EM BRANCC



IBAMA/Superint.Est.RS| MEMORANDO: Escritório Regional de S.Maria Nº 247/09| DATA: 29.07.2009

De: EsReg/Santa Maria

PARA: A. Ambiental Mozart da Silva Lauxen
Resp. NLA/IBAMA/RS

ASSUNTO:

Encaminhamento (faz)

TEXTO:

Ao cumprimentá-lo respeitosamente encaminhamos, pelo presente, **informação** elaborada por Analista Ambiental deste EsReg/IBAMA/Santa Maria, em atendimento ao Memorando Nº. 048/09-NLA/SUPES-RS, de 13 de julho de 2009.

Sem mais, atentiosamente,

Eng. Ftal. Tarso Isaia

IBAMA/EsReg/Santa Maria

Analista Ambiental - Chefe do Escritório

A AA CARMEN HERKENHOFF,

PARA CONHECIMENTO E ENCAMINHAMENTO,

EM 04/08/09,

Mozart da Silva Lauxen
Responsável pelo
Escritório Regional de
Santa Maria

EM BRANCO

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL





Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Superintendência Estadual do Rio Grande do Sul
Escritório Regional de Santa Maria

IBAMA
Folha 1760
Processo 3534/2009
Assinatura: [assinatura]

Memo.: 244/2009

Ao Senhor Chefe Regional

Em referência: Memo. 084/09 NLA/SUPES-RS.

Em atendimento ao solicitado no ofício do NLA/SUPES-RS, em epígrafe, cumpre-me informar:

1. Foi realizada vistoria no local indicado em 20jul09. Trata-se de pátio de manobras, em frente à antiga Estação Ferroviária de Dilermando de Aguiar localizada no Km 360,700 da malha ferroviária, sentido leste-oeste, Porto Alegre (Km 0,000) Uruguaiana (Km 686,786), segundo Mapa da ALL, conforme **Figura 1**.

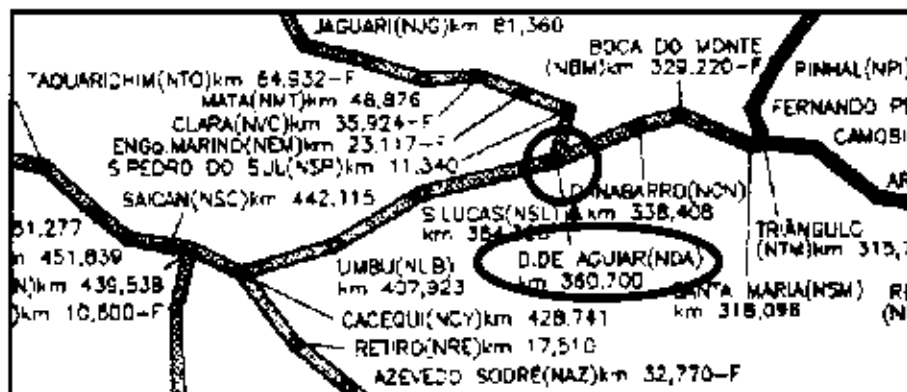


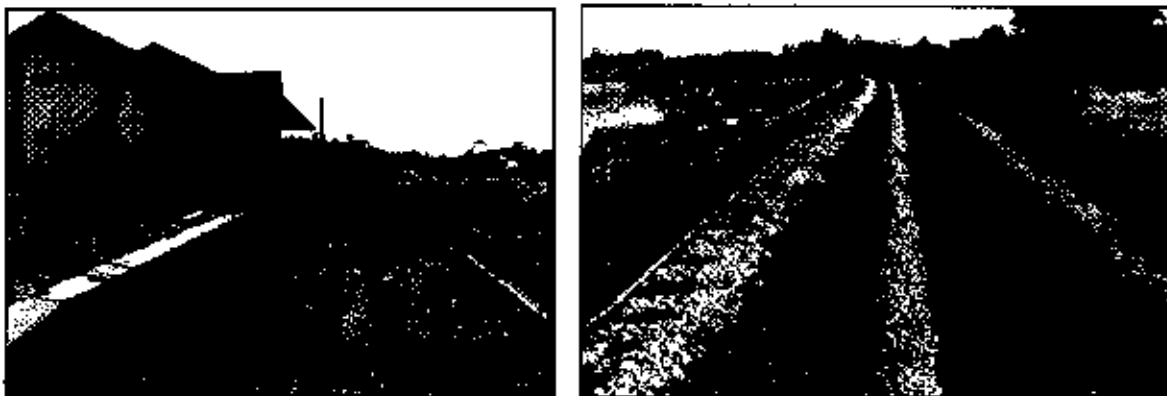
Figura 1 - Recorte de mapa da Malha Ferroviária sob administração da ALL no RS. No círculo menor, ponto da estação D. de Aguiar, no maior, quilometragem da estação na malha, cujo Km 0,000 é Porto Alegre.

2. Vistoriou-se ponto junto ao prédio da antiga estação, nas coordenadas, S 29°42'07,7" e W 54°12'40,7" (**Figuras 2 e 3**); um ponto intermediário, junto à estrada vicinal paralela aos trilhos, em sentido leste-oeste, desde a estação, nas coordenadas S 29°42'07,1" e W 54°12'53,8", presumivelmente no Km 361,000 (**Figura 4**); um ponto sobre a linha férrea onde há passagem em nível da dita estrada vicinal, nas coordenadas S 29°42'08,1" e W 54°12'10,7" e um ponto ao final da duplicação nova, nas coordenadas S 29°42'07,1" e W 54°13'28,7" (**Figuras 5 e 6**); e finalmente, um outro ponto, no cruzamento da estrada de acesso ao município

[assinatura]

EM BRANCO

de Dilermando de Aguiar, sentido São Pedro do Sul, a alguns metros do início da duplicação antiga, nas coordenadas S 29°42'11,7" e W 54°12'28,5" (Figuras 7 e 8).



Figuras 2 e 3 - Pátio de manobras junto ao prédio da antiga estação, nas coordenadas, S 29°42'07,7" e W 54°12'40,7 (vista ao leste, com o prédio em segundo plano e vista ao oeste, do mesmo local).



Figura 4 - Ponto intermediário, junto à estrada vicinal paralela aos trilhos, em sentido leste-oeste, desde a estação, nas coordenadas S 29°42'07,1" e W 54°12'53,8", presumivelmente no Km 361,000 (detalhe, sobreposição na foto maior).

[assinatura]

EM BRANCC



Figuras 5 e 6 - Ponto sobre a linha férrea onde há passagem em nível da dita estrada vicinal, nas coordenadas S 29°42'08,1" e W 54°12'10,7 e ponto final da duplicação, no Km 302,000, nas coordenadas S 29°42'07,1" e W 54°13'28,7" (ao oeste da Estação).



Figuras 7 e 8 - Vista do lado leste da Estação e início do pátio de manobras, nas proximidades do cruzamento da estrada de acesso ao município de Dilermando de Aguiar, sentido São Pedro do Sul. Ao leste da estação, a alguns metros, início da duplicação antiga, nas coordenadas S 29°42'11,7" e W 54°12'28,5".

3. Com base nas observações extraídas no local, é possível constatar-se que (i) houve manutenção na linha principal, com a colocação de colchão de brita e troca de dormentes nas proximidades da antiga estação (**Figuras 2, 3 e 4**); que (ii) hora o trecho com colchão novo de brita está à direita, hora a esquerda da linha principal (**Figuras 4 e 6**) e que (iii) há evidência de corte recente no barranco à esquerda da linha férrea, nas proximidades da passagem em nível (ponto 134, na Figura 10), nas coordenadas S 29°42'08,1" e W 54°12'10,7, conforme se vê nas **Figuras 5 e 6**.
4. Ao cotejarem-se as observações obtidas em campo com as informações disponíveis no sítio Google Earth, acessado em 22jul09, imagens de Digital Globe, datadas em 25fev07, é possível verificar-se que o pátio de manobras não era, naquela data, o

EM BRANCC

mesmo que hoje. Com efeito, vê-se na **Figura 9** que o pátio termina, na data da imagem, em 25fev07, nas proximidades do ponto onde foi colhida a foto na **Figura 4**. Medindo-se a extensão existente com a ferramenta do Google Earth, ter-se-ia 0,859 Km de linha férrea duplicada, ou pátio antigo.

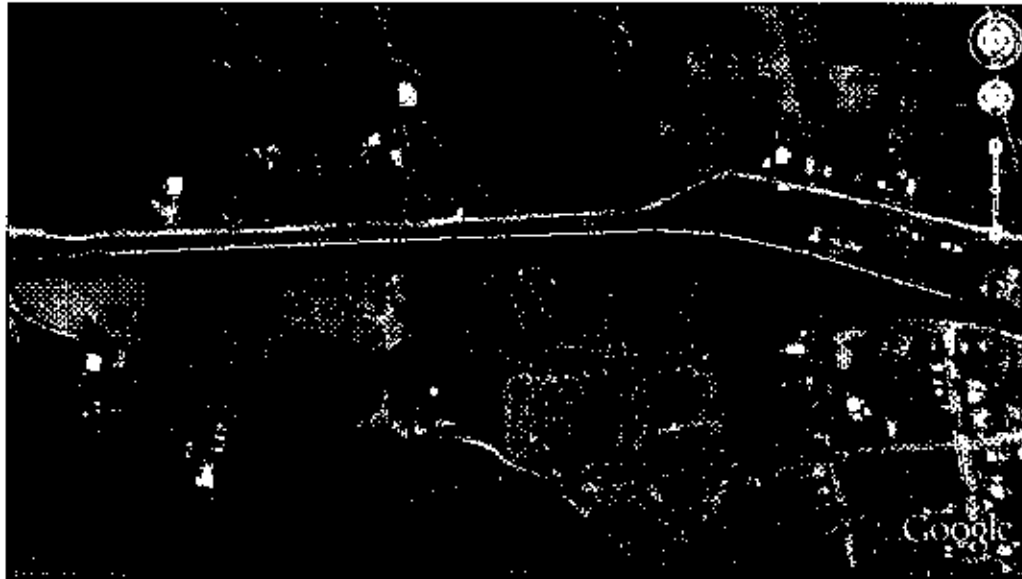


Figura 9 - Imagem Google Earth onde se traça, em branco, a extensão da linha duplicada, no pátio de manobras junto à antiga Estação Férrea em Dilermando de Aguiar, RS.

5. A duplicação nova teria, aproximadamente 0,500 Km, conforme vistoria e cálculo baseado nas coordenadas obtidas e lançadas na mesma cena da digital Globe, com final nas imediações da placa indicativa do Km 362,000, conforme **Figura 10**.

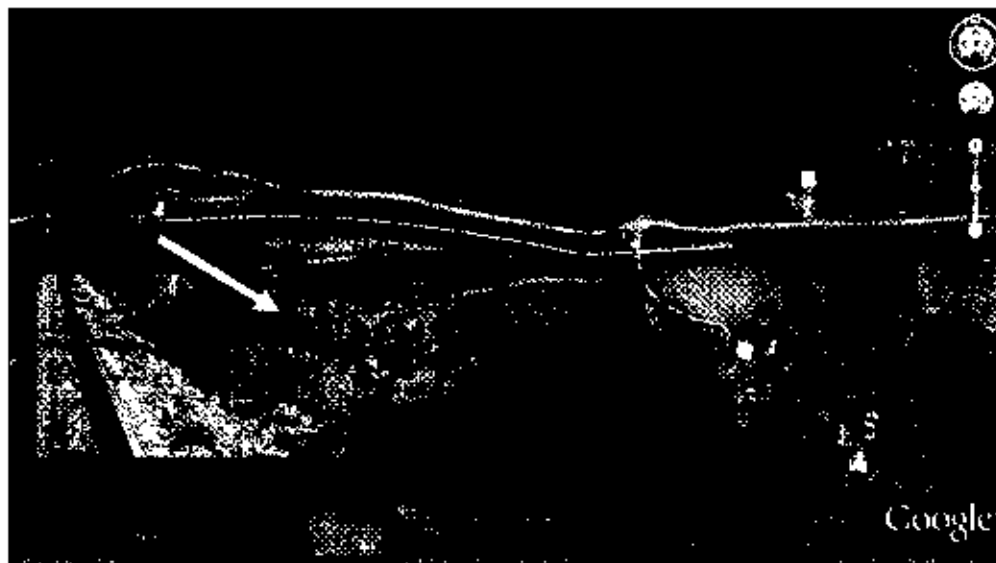


Figura 10 - Imagem Google Earth onde se traça, em branco, a extensão da linha duplicada mais recentemente, no pátio de manobras junto à antiga Estação Férrea em Dilermando de Aguiar, RS. No detalhe, placa indicativa de Km 362,000, no ponto 135.


[assinatura]


EM BRANCO

6. Conclui-se, assim, que, *s.m.j.*, houve implantação de cerca de 0,500 Km de linha férrea, ampliando o pátio de manobras junto à antiga Estação Férrea em Dilermando de Aguiar, utilizando-se as informações colhidas em campo e nas imagens disponíveis no sítio Google Earth, o que explica porque há colchão de britas com aspecto de ter sido colocado recentemente hora à direita, hora à esquerda ao longo do pátio de manobras, desde seu início nas proximidades da antiga estação, até seu final, no Km 362,000.

São as informações,
À consideração superior.
Atenciosamente,

Santa Maria, 27 de julho de 2009.


Geórgio Heitor de S. Peretti
Analista Ambiental IBAMA SM

De acordo.

CARSO IS 114
Analista Ambiental - IBAMA
Chefe - ESRE - Santa Maria
28.7.2009

EM BRANCO



RELATÓRIO DE VISTÓRIA Nº 20 /2009 - NLA - SUPES - IBAMA/RS

Dos Analistas Ambientais:	Bióloga Carmen Zotz Herkenhoff - NLA/RS Engº Ftal. Círio Augusto de Azeredo da Silva - DITEC/RS Engª Ftal. Maina Roman - NLA/RS
Ao:	Responsável Substituto pelo NLA/RS José Antonio Palmeiro Gudolle
Assunto:	Vistoria em área próxima ao viaduto 13 do trecho ferroviário da ALL no município de Vespasiano Correa/RS
Data da Vistoria:	12 de agosto de 2009

1. INTRODUÇÃO

O principal objetivo desta vistoria foi atender o contido no Memorando Nº 296/2009-COTRA/CGTMO/DILIC de 18.06.2009, referente à denúncia recebida neste NLA/RS por meio de contato telefônico, cujos detalhes constam no Memorando Nº 029/09 - NLA-SUPES-IBAMA/RS encaminhado à Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA/Sede.

Com relação à denúncia citada no referido memorando sobre suposto dano ambiental, em razão de obras junto ao viaduto 13, no município de Vespasiano Correa, no trecho entre Roca Sales - Passo Fundo, o qual faz parte do processo de regularização da malha ferroviária concedida à América Latina Logística S.A. - ALL no Estado do Rio Grande do Sul, efetuou-se vistoria no local, acompanhados por técnicos da empresa.

2. ANÁLISE E COMENTÁRIOS

Na denúncia consta que estariam sendo executadas obras, pela ALL, "resultando em danos à vegetação, estabilidade de encostas e cursos d'água (cachoeiras) próximo ao viaduto 13". Conforme relato dos técnicos da ALL, a denúncia decorre de alteração do local de queda d'água, junto ao "perau" existente na encosta, formada a partir da vazão de pequeno curso d'água perene, somado aos volumes ocasionais de águas pluviais que utilizam a calha natural do terreno da encosta. Tal alteração data do período de construção da ferrovia, por volta de 1979, e foi efetivada mediante a canalização, em concreto, de pequeno trecho a montante do "perau" (Foto1), a partir da estrada vicinal, fazendo com que a queda d'água ocorresse a alguns metros à frente do local original (Fotos 2 e 3). Esta canalização teria sido necessária para resguardar o trecho da ferrovia que foi recoberto por um falso túnel, situado sob o local da ação corrosiva da água (Foto 4).

No entanto, a mureta de concreto que canalizava o curso d'água há aproximadamente dois anos foi rompida num ponto, provocando a queda d'água pelo antigo local. Os técnicos da ALL informaram que foi aguardado um momento em que houvesse estiagem para não haver água correndo neste ponto, sendo novamente fechado o ponto em que houve a ruptura (Foto 5).

Diante da informação dos técnicos da ALL e das observações efetuadas a montante do local de queda da água, junto ao canal concretado, como também a partir da parte inferior da encosta,

[assinatura]

EM BRANCC

próximo à casa localizada às margens do rio Guaporé, não foram constatadas alterações por intervenções e/ou obras recentes no local.

Nesta propriedade, localizada à jusante da queda d'água, também não foi observado nenhum tipo de dano decorrente do escoamento das águas, apesar da mesma situar-se em cota bem inferior a da cachoeira (Fotos 6 e 7).

No entanto, percebe-se que o material sólido (pedras, pedregulhos, resíduos vegetais, etc.) que se desloca a partir da base do "perau", ao longo da calha natural do terreno em direção ao rio, é decorrente do escoamento do volume acentuado de águas pluviais (enxurradas) formadas a partir da ocorrência de fortes precipitações pluviométricas, associadas ao escoamento da água pelo antigo local da queda d'água (provocado pela ruptura da mureta) (Fotos 8 e 9).

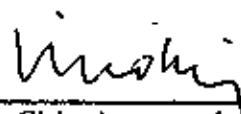
Em relação à denúncia de que estavam sendo observados novos furos para colocação de explosivos, indicando a retomada das obras e gerando preocupação entre os moradores da região, não foi constatado este tipo de intervenção no local.

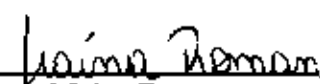
3. CONCLUSÃO

Considerando as informações repassadas e a vistoria ora relatada, entende-se não haver dano ambiental no local (coordenadas geográficas 29°02'17,4" S e 51°54'34" W, Datum WGS 84) decorrente de obras junto a ferrovia, não cabendo, neste caso, notificação ou aplicação de auto de infração à América Latina Logística - ALL


Porto Alegre, 21 de agosto de 2009.


Carmen Zoltz Heinenhoff
Analista Ambiental
Matricula 0679964


Cirio Augusto de
Azeredo da Silva
Analista Ambiental
Matricula 0679499


Maina Roman
Analista Ambiental
Matricula 1714232

De acordo.
Em 22/08/09


José Antônio Palmeiro Guicê
Analista Ambiental
NLA - IBAMA/RS
Matr. 06658

EM BRANCC

ANEXO FOTOGRÁFICO



Foto 01. Mureta de concreto construída para desvio do curso d'água a montante da queda.



Foto 02. Local original da queda d'água (seta).

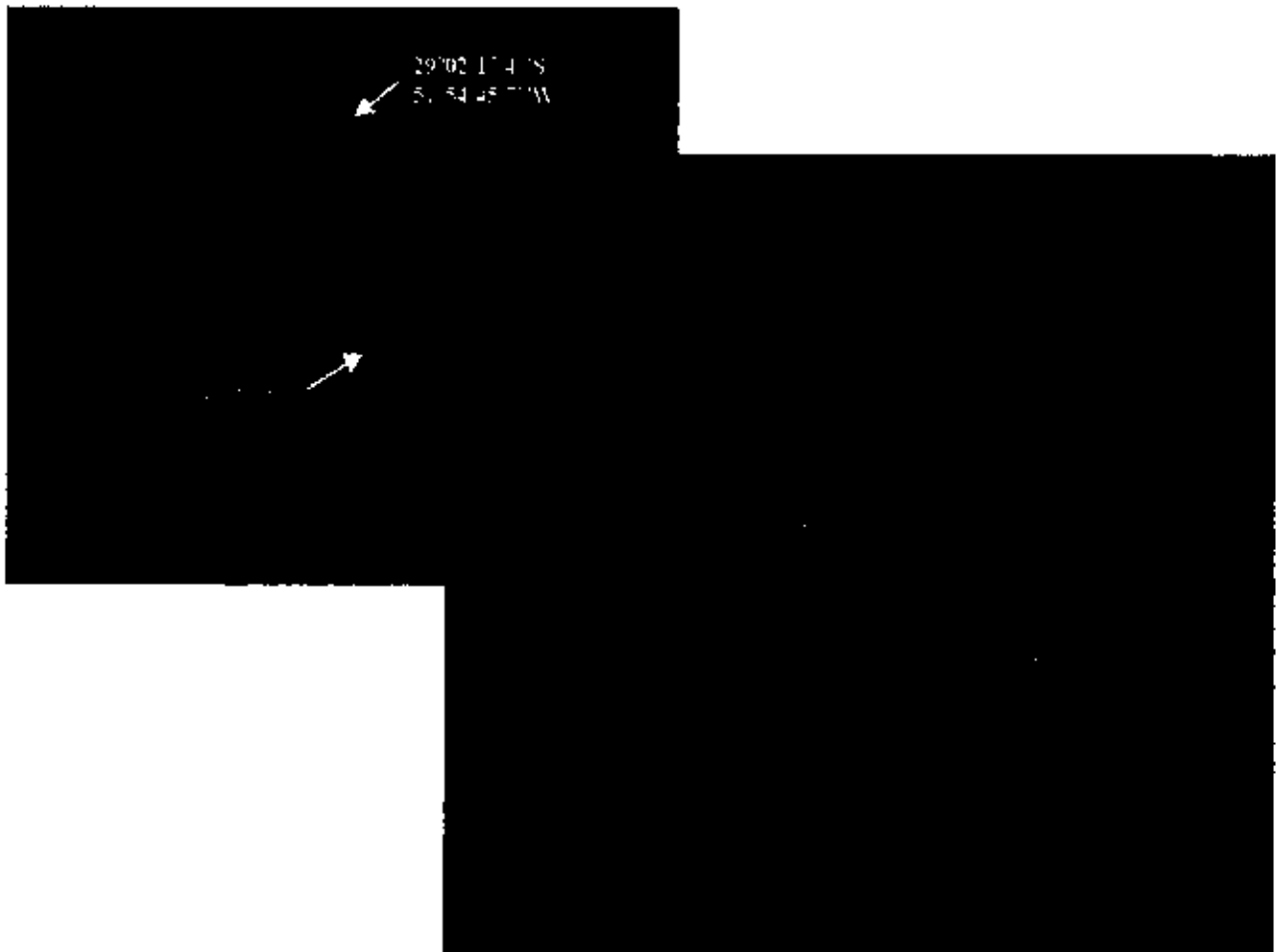


Foto 03. O ponto da coordenada geográfica indica o local original da queda d'água . Imagem extraída do serviço Google Earth (data da imagem: 19/07/2008).

[Assinatura]

EM BRANCC

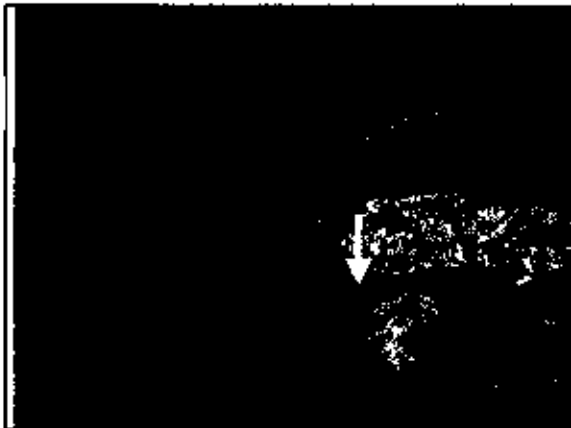


Foto 04. Atual cachoeira (seta vermelha), local natural da queda d'água (seta verde) e falso túnel da linha férrea (seta amarela).



Foto 05. A abertura da mureta decorrente da pressão da água foi fechada com concreto.

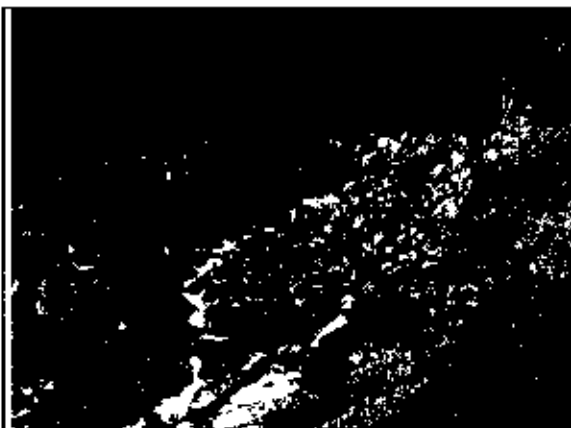


Foto 06. A água desemboca no mesmo local independente da posição da cachoeira, a jusante da queda d'água.



Foto 07. O curso d'água deságua no rio Guaporé.

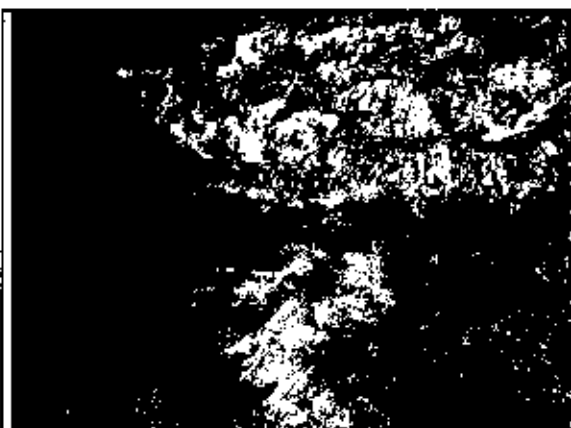


Foto 08. Princípio de processo erosivo logo abaixo do falso túnel.



Foto 09. Processos erosivos causados pelas águas pluviais associadas à água da cachoeira em seu curso original.

[assinatura]

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCLN - Trecho 7, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF - CEP: 71.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1971, Fax: (0xx) 61 3225 0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Folha 1769
Processo 3534/00
Assinatura: [Assinatura]

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos três dias do mês de março do ano de dois mil e dez, lavro o presente Termo de Encerramento do Volume IX do Processo nº 02017.003534/00-42, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul, pertencente à América Latina Logística S.A., constituído das fls. 1.575 a 1.769, devidamente numeradas e rubricadas.

Rose M Hofmann
ROSE MIRIAN HOFMANN

ANALISTA AMBIENTAL - Matrícula 1355073
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO

EM BRANCO